



IL NOTIZIARIO

VOL. 17 N. 3 - 1986



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO

I due soggetti qui illustrati sono veramente "cose nuove" come recita il nostro titolo, dopo poche settimane dal primo volo, sono stati presentati al pubblico a Farnborough ai primi di settembre. L'inglese EAP sfoggia una colorazione azzurro chiaro con spina dorsale e fregi in deriva blu scuri.

Il francese Rafale è dipinto in bianco, con la zona dell'abitacolo in nero, le decorazioni sulle prese d'aria e le bande sul muso in rosso; la freccia sulla deriva è naturalmente nei colori nazionali. (foto Marco Mai IPMS-Modena).



PUBBLICAZIONE UFFICIALE DELL'I.P.M.S. - ITALY PER I PROPRI ISCRITTI. IL CONTENUTO E' PROPRIETA' LETTERARIA RISERVATA - ALL CONTENTS STRICTLY COPYRIGHT.

Direttore Responsabile: GIORGIO PINI
Autorizzazione del Tribunale di Modena n. 681 del 10 novembre 1981.

Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni degli autori e non necessariamente quelle dell'I.P.M.S. Italy. Opinion expressed in signed articles are those of the authors and not necessarily of I.P.M.S. Italy.

I.P.M.S. - ITALY
Casella Postale 182 - P.O. Box 182
41100 Modena Ferrovia
Italy

QUOTE SOCIALI ANNO 1986 - VOL. 17

Soci Senior (oltre 16 anni): Lit. 24.000
soci Junior (fino a 16 anni): Lit. 10.000
Le rimesse possono essere effettuate a mezzo assegno bancario o circolare e vaglia postale intestati a:
GIORGIO PINI, C.P. 182, 41100 MODENA FERROVIA.

1986 - VOL. 17 MEMBERSHIP DUES FOR FOREIGNERS

Europe: 24,000 Italian Lire
Overseas: US\$ 18,00
Payment by bank draft only (not I.M.O.): to:
GIORGIO PINI, P.O. BOX 182, 41100 MODENA FERROVIA
ITALY

E' disponibile su richiesta l'elenco degli arretrati de "IL NOTIZIARIO" con gli argomenti trattati in ogni numero; allegare francobolli per la risposta. Ogni fascicolo arretrato costa Lit. 3.500.

Back issues list (with issues contents) available on tequest; please enclose two International Mail Reply Coupons. Foreign modellers, members of their own IPMS National Branches can obtain available back issues of "IL NOTIZIARIO" at 3,500 Italian Lire (Europe) or US\$ 3,00 (Overseas) per copy; payment by bank draft only (not I.M.O.): to: GIORGIO PINI, P.O. BOX 182, 41100 MODENA FERROVIA, ITALY.

Since some issues are available in a limited number, please quote also substitutive issues; copies will be sent via surface mail.

INDICE:

NORTHROP SNARK.....	Pag. 1
TATRA OA-VZ. 30/72.....	" 3
CONVAIR F-106 AL MICROSCOPIO (II PARTE).....	" 6
CANNONE DA 17 CM. TIPO 18 SU AFFUSTO DA MORTAIO.....	" 10
VISTI DA VICINO: BLACKHAWK.....	" 18
UNA PERFETTA MESSA IN PIEGA.....	" 21
COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO.....	" 23

IN COPERTINA:

Una bella immagine di un Leopard II dell'esercito tedesco-occidentale in occasione del recente Ramstein Flugtag 86. Nonostante la massiccia mole, il disegno risulta particolarmente compatto e anche la nuova mimetica tende a spezzarne le spigolose sembianze. In pratica sul colore base verde vengono applicate chiazze irregolari, non particolarmente sfumate, nei colori nero e marrone, quest'ultimo avvicinato come tonalità al dark earth. (foto Armando Rossi, IPMS-Modena)

IL NOTIZIARIO

IN REDAZIONE:

MARCO MAI

***** SECUE A PAGINA 22 *****

SNARK!

DI FRANCESCO GASPARONI, I.P.M.S. VENEZIA E MESTRE

STORIA

Primo missile intercontinentale del mondo ad entrare in servizio, il Northrop Snark (strategic Missile 62, o SM-62) fu concepito poco dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale quale progetto di transizione allo scopo di supportare i bombardieri strategici del tempo, in attesa che entrassero in servizio gli ICBM (missili balistici intercontinentali propulsi con motore a razzo), quali il convair Atlas ed il Martin Titan. Lo Snark era in effetti un vero e proprio bombardiere senza pilota, dotato di capacità termonucleare e raggio d'azione equivalente a quello dei coetanei bombardieri pilotati (come il B-52). Propulso da un reattore Pratt & Whitney J-57 da 15.000 libbre di spinta e da 2 motori RATO (boosters a razzo ausiliari), lo Snark poteva decollare da un complesso ruotato trasportabile o da una postazione fissa. Il decollo avveniva con l'ausilio dei 2 RATO, che venivano poi separati automaticamente dal missile quando la loro spinta era esaurita. Il missile volava ad una quota di crociera di 60.000 piedi (pari a 18.000 metri), a 0,9 Mach. Il raggio d'azione era di oltre 6.000 miglia (oltre 10.000 Km) ed il cono anteriore recante la testata nucleare si separava dal resto del missile prima dell'impatto finale.

Lo Snark entrò in servizio per la prima volta nel 1959 con il 702° Strategic Missile Wing di stanza a Presque Isle Air Force Base (Maine, USA). Il ritiro iniziò nel 1961, quando il missile Atlas diventò operativo.

IL MODELLO

Il modello in esame è il Revell in scala (dichiarata) 1/96 appartenente alla serie "History Makers". Il dettaglio è nel complesso molto fine, ma purtroppo reca, come usualmente accadeva all'epoca cui risale lo stampo (1957) i segni in rilievo delle scritte e delle insegne di nazionalità. Sono inoltre presenti 3 segni di estrattore sulle superfici esterne delle semifusoliere e dell'ala. Così stando le cose, si consiglia di eliminare il tutto con una passata di carta abrasiva e di reincideresolo le pannellature principali, aiutandosi con un righello per le ali e con dello scotch per la fusoliera.

La scala effettiva di riproduzione del modello non è quella dichiarata, ma più grande: infatti è 1/78 per le ali e 1/81 per la fusoliera (il che è tutto sommato un bene, in quanto porta il modello ad essere quasi omogeneo con la scala 1/72). Esamineremo di seguito in vari punti tutti gli aspetti del modello che richiedono modifiche e/o migliorie.

1) Per quanto riguarda il timone, rispetto all'esemplare illustrato nella foto sono evidenti le seguenti cose:

- il timone è sottodimensionato in larghezza (e va quindi sostituito con un altro ricavato da plasticard);

- il timone non poggia direttamente sulla fusoliera, ma su di una carenatura di sezione quadrangolare (che inizia con il timone stesso e termina sopra lo scarico). Tale elemento è da autocostruire;

- va aggiunto un pitot sulla sommità del timone;

- va aggiunto un sensore che sporge all'indietro sopra la parte mobile del timone.

Rispetto invece ad altri esemplari illustrati in letteratura, (uno di questi si trova nella foto 13 del libro Missiles citato in bibliografia) non valgono le ultime tre osservazioni di cui sopra. E' pertanto evidente che alcuni esemplari dello Snark (ma non è dato sapere quali e quanti) hanno subito modifiche al timone; sarà pertanto necessario riferirsi accuratamente alle foto disponibili per riprodurre il proprio esemplare senza incorrere in incongruenze.

2) La sonda anteriore proposta nel kit venne montata solo su alcuni degli esemplari di test (e infatti negli esemplari illustrati nelle fotografie accluse non è presente); a mio parere è il caso di rappresentare un esemplare privo di sonda in quanto ciò semplifica di molto il lavoro con la striscia bianca orizzontale.

3) Il modello presenta il classico buco che va dalla presa d'aria allo scarico del reattore; è necessario al minimo inserire delle paratie di plasticard onde evitare la vista "fuori per fuori".



Spettacolare immagine del lancio di uno Snark dal complesso mobile, progenitore delle unità ad alta mobilità dei missili Cruise. Sotto l'enorme spinta dei due razzi RATO (Rocket Assisted Take-Off), il missile si stacca dalla rampa, mostrando alcuni dettagli ventrali diversamente non rilevabili. Particolarmente evidente la divaricazione degli ugelli dei boosters rispetto all'asse, onde evitare di investire (e conseguentemente distruggere) con gli scarichi la rampa di lancio. Nella parte posteriore dei serbatoi subalari sono chiaramente visibili le tre pinne disposte a Y che andranno autocostituite nel modello. Da ultimo segnaliamo anche il pronunciato dente di sega sul bordo d'attacco alare.

4) I 2 serbatoi alari forniti appaiono esatti nella forma ma mancano delle 3 pinne posteriori (quella inferiore e le 2 superiori inclinate) che vanno pertanto autocostituite con plasticard sottile.

5) I 2 razzi RATO sono brutti e troppo magri; sono quindi da rifare inspessendo quelli forniti o ricavandone di nuovi da qualche pezzo (ad esempio un siluro) dalla banca dei pezzi. Vedere anche in questo caso le fotografie per riferimento.

6) Per quanto riguarda la presa d'aria sul lato destro, va realizzato il foro d'entrata.

7) Complesso di lancio. Il kit fornisce un "tentativo" di riprodurre il sistema fisso di lancio; diciamo tentativo perché, pur in assenza di documentazione fotografica, chiunque si può rendere conto della rozzezza e ingenuità della riproduzione fornita dalla scatola di montaggio. Non avendo reperito documentazione di riferimento al riguardo, a chi volesse comunque realizzare il modello in questa configurazione consiglio di apportare almeno qualche miglioria dettata dalla logica (ad esempio: sostituire le parti troppo grossolane o fuori scala come le scalette, aggiungere particolari ecc.). chi volesse realizzare una rampa mobile ruotata dovrà ricorrere all'autocostruzione quasi totale delle parti, riferendo di alle poche foto disponibili, di cui una è qui riprodotta.

COLORAZIONE E DECALS

Le decals, relative ad un esemplare di test, sono di buona qualità e comprendono tutte le striscie bianche presenti sugli esemplari di test (con qualche piccola variante a seconda dell'esemplare; controllare le foto). Non tutte le striscie appaiono di agevole posizionamento sul modello (specie quelle che arrivano fin sulla punta del missile), starà al modellista valutare se arrangiarsi con le decals fornite o, ad esempio, dipingerne qualcuna. Per quanto riguarda la colo-

razione, si sa che gli esemplari di test erano dipinti in rosso (approssimabile con il FS-11136) mentre gli esemplari di produzione erano in grigio (non meglio identificato). Poiché tutta la documentazione reperita è riferita ad esemplari di test, la realizzazione di uno di essi è praticamente forzata. A titolo informativo riportiamo i serial numbers conosciuti:

51-17557/17580 - 52-10971/10983 - 53-8171/8193 - 55-3147/3152 per un totale di 66 XSM-62;
57-1/13 - 58-951/966 per un totale di 29 SM-62A.

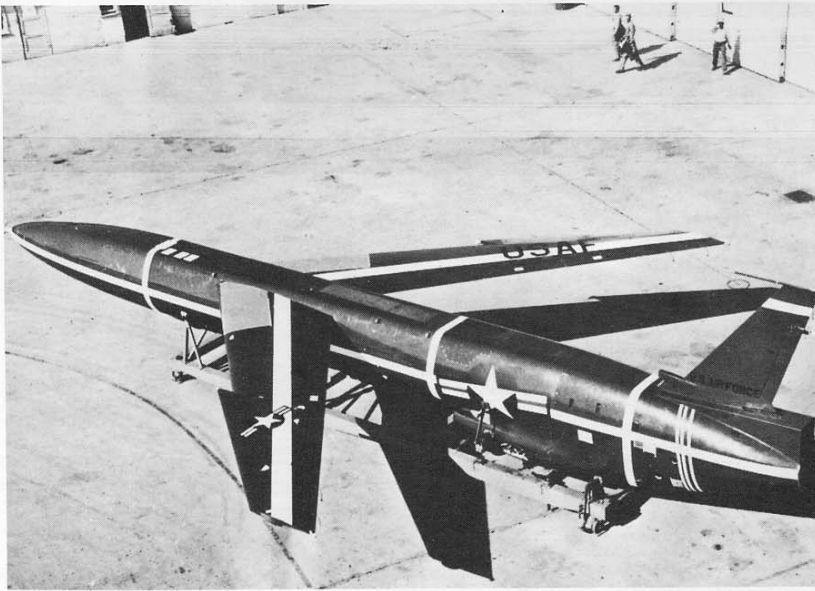
BIBLIOGRAFIA

- Missiles (Warbirds Illustrated n. 12) AAP

- Jet & Missiles - Trand Book 155
- Missiles & Satellites - Trand Book 186
- Oltre il cielo n. 55
- Aerospazio Mese n. 62
- Aerophile vol. 2 no. 3

Ringraziamo la ditta ADICA PONGO, distributrice italiana dei prodotti REVELL, per aver fornito il modello recensito

Tutte le fotografie che compaiono in questo articolo provengono dall'archivio di Aldo Zanfi, IPMS Modena.



A Lato: In attesa di essere consegnato all'USAF per i test di accettazione, questo prototipo dello Snark fa bella mostra di sé nel piazzale della Northrop. La sgargiante colorazione in rosso vivo ad alta visibilità si può apprezzare in pieno, come lo sviluppo delle varie bande bianche in fusoliera e sulle ali. A questo esemplare è stata apportata la modifica al tinone, aggiungendo la carenatura squadrata visibile alla sua base. Da notare la particolare inclinazione dell'insegna di nazionalità, che diventa parallela al suolo solo quando il missile è sistemato sulla rampa di lancio.

Sotto: Una delle poche immagini che ci mostra lo Snark sul suo complesso di lancio trainabile. E' evidente il diverso andamento della colorazione nella parte inferiore delle ali rispetto alla superiore.

Anche in questo esemplare, come peraltro in tutti quelli presenti nelle fotografie di questo articolo, è assente il tubo di pitot dal muso del missile. La complessità del carrello di lancio è abbastanza evidente in questa che è una delle pochissime immagini in cui è ripreso in primo piano; il lavoro di adattamento delle parti del modello che dovrebbero rappresentare è quindi molto arduo, anche limitandosi ad un "semplice" arricchimento dei dettagli.



TATRA OA-VZ 30/72

DI BORIS GOL E ARMANDO ROSSI

L'origine di questo veicolo corazzato si può collocare nella seconda metà degli anni '20, quando le officine TATRA (produzione di motori), iniziarono ad interessarsi ad un progetto per la costruzione di una autoblindo interamente di propria concezione. Tra il 1926 ed il 1927 venne quindi sviluppato, partendo dall'automobile TATRA T-26-30 che veniva utilizzata come trasporto leggero, un mezzo blindato particolarmente adatto alle missioni di ricognizione. Il prototipo venne subito fornito all'esercito cecoslovacco per la valutazione; i collaudi si tennero dal 4/12/26 al 15/3/27, al termine dei quali erano stati percorsi 9.300 Km. su tutti i possibili terreni, con una velocità media di 30/40 Km/h (50 su buone strade). Il consumo medio di carburante fu di 10 Km con un litro. Dal 1929 al 1933 la TATRA continuò a migliorare il proprio mezzo, ma il Ministero della Difesa Nazionale ordinò i primi 8 esemplari solamente ai primi di marzo del 1933.

In totale vennero prodotti un totale di 51 esemplari di questo blindato.

Questo ultimo tipo di corazzato cecoslovacco surclassava nettamente le realizzazioni precedenti, sia da un punto di vista tecnico che operativo e possiamo certamente affermare che assolse egregiamente i compiti assegnatigli durante i pochi anni in cui rimase in servizio, fino allo scoppio della seconda guerra mondiale.

Caratteristiche tecniche

Lunghezza	m. 4,00	posteriore	6
Larghezza	" 1,58	Autonomia	Km 200
Altezza	" 2,07	Armamento:	
Peso	t 2,55	mitragliatrici LK 26 - 2 + 1	
Spessore corazzatura:		equipaggio	3
anteriore	mm. 12		
laterale	" 6		



Ritratte durante le grandi manovre, queste autoblindo mostrano la sorprendente caratteristica di avere una mimetizzazione a tre toni applicata con una uniformità difficilmente riscontrabile su mezzi di altri eserciti (vedasi la MERDC attuale dei mezzi statunitensi!!). Notare come anche i cerchioni delle ruote siano dipinti nei tre colori. L'assenza dell'impianto radio costringe i capi-macchina a starsene perennemente esposti per poter comunicare visivamente a gesti. Se durante le grandi manovre il tutto può funzionare, farlo sotto il grandinare di colpi nemici può risultare tremendamente letale! Nell'altra foto l'autoblinda è chiamata a dimostrare le proprie capacità fuoristrada.

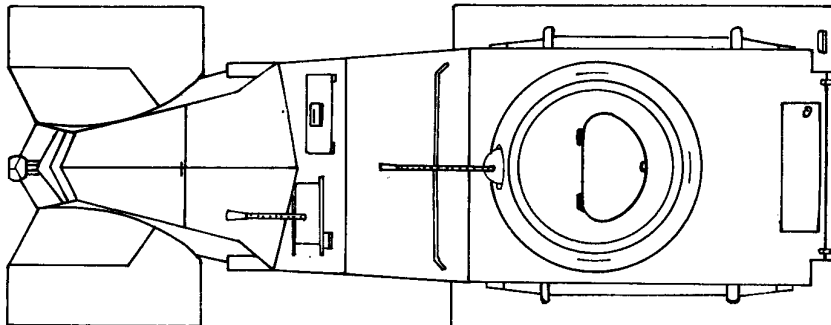
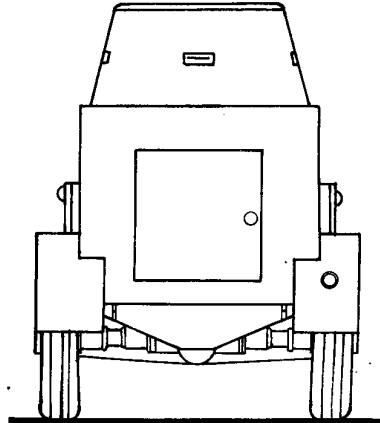
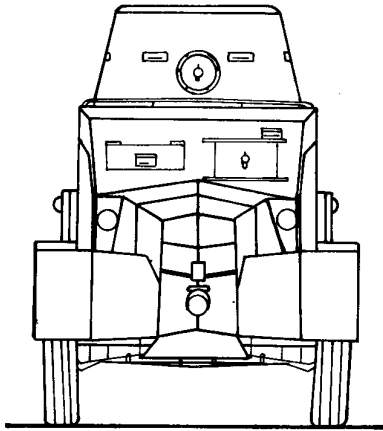
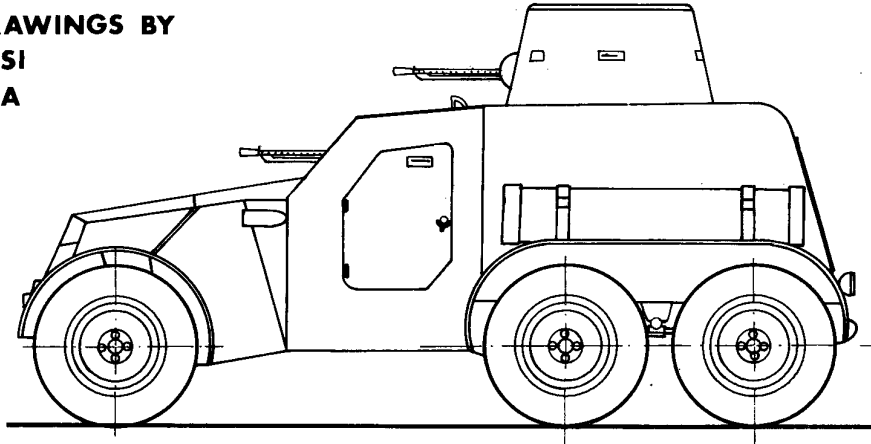
Un esemplare fu anche inviato in Francia a scopi valutativi, iniziativa comunque rimasta lettera morta; il tutto nel 1934. Costruita in una cinquantina di esemplari, fu l'unico mezzo che la TATRA riuscì a far adottare all'esercito cecoslovacco. Poco più di una decina servirono nell'esercito dello stato fantoccio slovacco, nato dopo l'occupazione tedesca dell'originaria Cecoslovacchia. Il modello, interamente da autocostruire, data la totale assenza di parti curve di rilievo, non dovrebbe presentare eccessive difficoltà anche per gli addetti ai lavori non troppo addentro alla nobile arte dell'autocostruzione.

Nella pagina seguente: Nonostante l'aspetto e la foto invernale che testimonia il contrario, la TATRA OA vz. 30 era un discreto mezzo, capace di distreggiarsi abbastanza agilmente nei percorsi fuoristrada. I difetti principali risiedevano nell'eccessiva altezza, nella scarsa blindatura e nella totale mancanza di apparecchiature radio. A parte una gomma platealmente afflosciata, risulta strana la decisione di applicare le catene sulle ruote di un solo assale in quanto la trazione era sulle quattro ruote posteriori. Ricordo che il mezzo aveva la sola guida in avanti. Da notare le linee estremamente pulite del veicolo, messe ancora più in risalto dalla sgargiante livrea mimetica a tre colori esibita solo in particolari occasioni quali parate o esercitazioni. I mezzi venivano infatti forniti dalla ditta costruttrice in un sobrio e quanto mai classico Olive Drab od equiva-

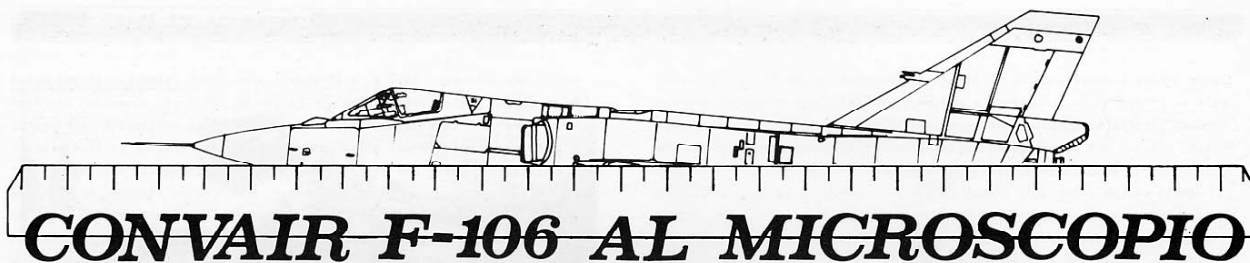
lente locale. Al resto pensavano i reparti di assegnazione. I colori sono, dal più chiaro al più scuro: ocra, verde e marrone. I soli simboli di riconoscimento portati consistono in una targa nera bordata di bianco, tanto anteriormente quanto posteriormente delle stesse dimensioni e sullo stesso lato, con numeri bianchi. L'esercito cecoslovacco usava come prefisso per i veicoli speciali e le autoblindate il numero 13 seguito da tre cifre specifiche del mezzo. Notare la posizione del badile, a quanto pare unico fronzolo, quanto mai necessario, portato dal mezzo che serviva a divincolarlo in caso di necessità. Bene in evidenza anche i due fanali portati sul fianco. Posteriormente vie era un solo fanalino giusto sopra alla targa e sul parafrangente destro. Per concludere, incredibile ma vero, erano ben quattro gli uomini necessari per far funzionare il trabiccolo!!

**DISEGNI DI - DRAWINGS BY
ARMANDO ROSSI
I.P.M.S. MODENA**

SCALA 1:35







CONVAIR F-106 AL MICROSCOPIO

DI GIANLUCA VARONE, I.P.M.S. MODENA

SECONDA PARTE

LA FINITURA ESTERNA DEL MODELLO

La lunga vita del "Six" costellata da tanti cambiamenti, a volte subdoli, non ha però mai portato variazioni nel colore dominante delle superfici esterne (salvo che nel famoso esemplare "City of Jacksonville"). Si tratta di un grigio chiaro su cui in passato in Italia (ricordate gli aficionados del fantomatico COIN gray?) ed all'estero (mi dispiace, Ezdanitoff, ma non è il grigio dell'US Navy) sono state dette parecchie cose inesatte: come giustamente è indicato sulle istruzioni, esso corrisponde all'FS-16473: vernice di questo colore la troviamo sia sui primi "Six" in un'epoca in cui i prototipi statunitensi uscivano di fabbrica in livree "bare metal", sia sugli esemplari oggi operativi, stesa in una mano sempre impeccabile e luccicante, non per vanità dei piloti o lo stakanovismo degli addetti alla manutenzione, bensì per una esigenza vitale delle strutture dell'F-106: la sua "pelle" è delicatissima, essendo realizzata con lamiere in lega di magnesio, materiale facilmente corrodibile. Segue che se chi mi legge fa parte della congrega degli "sporicatori folli", abbandoni l'idea di costruire un modello di F-106. Come realizzare in pratica il nostro grigio? Io ho ottenuto una vernice giustamente semilucida e confondibile col campione del Federal Standard con la seguente ricetta: 16 parti di H13, 3 di HU19, 16 di H22, 7 di H35 ed 1 di H33. Probabilmente ci sono modi più semplici di ottenere il colore (però escluderei la ricetta dell'amico De Fina su JP-4 11/82) ma con la mia miscela, anche tenendo conto di errori di dosaggio e di variabilità dei colori Humbrol, si dovrebbe arrivare abbastanza vicino al voluto FS-16473. Possiamo verniciare l'anello terminale della

decal (fatto un po' in economia) troviamo solamente quanto serve per un unico esemplare: si tratta dell'F-106A-110-C0, serial number 59-0053, del 87th FIS "Red Bulls", un reparto che da molti anni assicura la difesa aerea della regione dei grandi laghi, operando prima (sino al maggio 1971) dall'aeroporto di Duluth, nel Minnesota, ed ora dalla K.I. Sawyer AFB nella parte occidentale dello stato del Michigan. Quella qui riprodotta è la livrea che l'aereo portava nel 1976 quando era usato dall'allora comandante di Squadron Lt.Col. Harris (ecco la ragione della tripla banda rossa): portava stemmi commemorativi del bicentenario della fondazione degli USA ed era personalizzato con disegno "City of Marquette", ideato da Dick Stultz in occasione della esercitazione William Tell 1972 (in quella occasione il "The City of Marquette" era però il 59-0091). Una foto in B/N del soggetto in questione appare a pag. 10/11 di Koku Fan 3/77. Le insegne, diciamo così standard, (USAF, insegne di nazionalità, ecc.) sono ben fatte (c'è il rosso un po' troppo chiaro e purtroppo il bianco delle stelle è giallognolo: sostituitele con delle migliori se ne avete). Riguardo gli stencils, si solito sui velivoli dell'87th non ci sono stranezze e si può supporre che ciò sia vero anche per l'esemplare in esame; il kit fornisce i principali stencils in cui ho notato i seguenti errori: lo 00 (che in altri esemplari ha talvolta un bordo nero) dovrebbe avere il fondo bianco (sporcato da scritte) ed in RR le scritte sotto Warning dovrebbero essere nere invece che rosse. Riguardo gli stencils man-
Primo piano del muso dell'F-106A 57-2473 appartenente al 101° FIS della Massachusetts ANG, prossimo alla conversione su F-16. E' ben visibile il setto divisorio verticale all'interno del parabrezza a spigolo tipico di questo caccia. (Daniel A. LoRusso, via Aldo Zanfi).



fusoliera e la parte inferiore degli aerofreni con vernice alluminio corretta con qualche goccia di color bronzo; poi la colorazione procede in maniera diversa a seconda dell'esemplare che vogliamo riprodurre. Con un modello da scatola possiamo riprodurre in prima approssimazione un esemplare post 1967 (o post 1972 se usate la capottina tutta trasparente): allora il radome sarà sicuramente nero, quasi caramelloso e verniceremo la caratteristica superficie antiriflesso davanti all'abitacolo con una miscela di 2 parti di H33 ed una di HR145, se si pensa ad un aereo appena uscito dalla revisione generale, oppure con dell'H33 schiarito con una goccia di bianco opaco ed una di grigio tipo l'FS-36231 (salvo poi evidenziare col pennello appena sporco di nero le cerniere dei pannelli mobili) se invece abbiamo un aereo un po' malconcio. Supponiamo di non avere la vocazione del pittore: allora siamo costretti ad usare le insegne che la Monogram ci fornisce e perciò non abbiamo certo l'imbarazzo della scelta. Infatti sul foglio di

canti, ne vanno aggiunti attorno alla presa per il rifornimento in volo (come da foto a pag. 36 sull'In Action) e poi ci sono i circoletti gialli (della presa di terra) sotto la presa d'aria destra ed in altre posizioni. Sulle superfici inferiori dell'F-106, l'unica documentazione veramente chiara è la foto a pag. 28/29 di Koku Fan 128 e quelle di copertina e di pag. 34 di AIR FAN 7/83, a cui rimando senz'altro.

Passando alle decals più appariscenti, non sono d'accordo circa il posizionamento delle strisce rosse; io le ho messe in modo che il bordo bianco posteriore passi nello spazio fra piastra della presa d'aria e fusoliera. C'è poi il problema della testa di toro sulla deriva: la forma è quasi corretta (va prolungata in avanti per altri 2/3 mm la groppa del toro) ma il colore mi sconcerta: perchè la Monogram si è presa la briga di farla più scura (tra l'altro tramite una retinatura e non con una passata di colore uniforme) delle strisce rosse in fusoliera e sui serbatoi? Dalle foto citate sembra di



Tipica scena "di parcheggio" di qualche anno fa per questo F-106A, 58-0784 del 194° FIS, California Air National Guard (Aerospace Defence Command) basato a Fresno. Questo reparto è ora equipaggiato con F-4D. (Archivio Francesco Ballista).

capire che in realtà il rosso sia sempre lo stesso. Sembra poi che invece di studiare il 90053, il foglio di decals sia stato preparato guardando foto del 90051 che pur nella stessa William Tell aveva colorazione un po' diversa: un altro problema è infatti rappresentato dallo stemma dell'ADCOM, che per prima cosa è troppo spostato in avanti (di 4/5 mm!) ed inoltre i colori sono sbaigliati, visto che l'aquila dovrebbe essere in marrone più scuro del rosso circostante (sulle decals, oltre ad essere anch'essa retinata, è decisamente più chiara) mentre in compenso sono troppo scuri gli oceani della terra (cfr. Koku Fan 6/77, pag. 95). Nello stemma mancano poi i puntini bianchi dei satelliti attorno alla terra. Altro difettino: il bianco dell'occhio del toro dovrebbe essere una striscietta lunga quasi il doppio di come appare sulle decals: ciò è difficilmente correggibile, perchè non è il bianco che deve spingersi più in alto ma la pupilla nera che dovrebbe essere un po' più in basso. Per finire, il blu dello stemma del bicentenario è troppo chiaro, e manca il contorno bianco alla sagoma rossa sul portello del carrello anteriore. Insomma, o ci si rassegna a lavorare un po' di pennello per correggere le decals, o si aspetta il prossimo foglio Microscale!

Ricordo alcune peculiarità dei "Six" dell'87th: la presa per il rifornimento in volo è verniciata color grigio scuro (ho usato del Mo-Lak LU-8 con una goccia di nero lucido) mentre non viene verniciata l'estremità della deriva, un pezzo di materiale dielettrico grigio chiaro che però di solito è un pochino diverso dal colore del resto della deriva (sul modello dipingeremo la parte col solito FS-16473 schiarito con un poco di bianco). Riguardo la sonda anteriore, la colorazione è variabilissima; in particolare sul 9953 del kit era rossa brillante ad eccezione della punta più sottile, color alluminio. Ricapitolando: questo kit si inserisce fra le produzioni di buona qualità e se non fosse per qualche manchevolezza, dovuta al tentativo comprensibilissimo di risparmiare in qualche rifinitura ed accessorio, verrebbe clas-

sificato fra i kits eccezionali. Del resto c'è precisione nella riproduzione delle principali caratteristiche dell'F-106 e ci sono alcune "chicche" con cui la Monogram riesce a prendere per la gola (nel senso gastronomico ovviamente) i modellisti.

Raccomando senz'altro questo modello a tutti gli amanti del potente ed elegante Delta Dart.

Review sample kindly supplied by MONOGRAM MODELS, Inc.

NOTE STORICHE

- 26 dicembre 1956 - Primo volo dalla Edwards A.F.B. del prototipo 56-451, allora designato YF-102B: si trattava di un velivolo "vuoto", praticamente un banco di prova aerodinamico.

- settembre 1957 - A causa della scarsa accelerazione e velocità massima registrate durante le prove si decise di modificare le prese d'aria: possibili che siano stati i velivoli del lotto -64-CO a nascere per primi con quelle di nuovo tipo (la novità era forse costituita dalle allora rivoluzionarie pareti mobili? Qualcuno ha maggiori informazioni su questo argomento?).

- 9 aprile 1958 - primo volo dell'F-106B.

- 1957/1960 - Secondo alcune fonti, a partire da un lotto non meglio specificato venne cambiata l'ala. Non vi sono eccessivi problemi circa la scomparsa delle due coppie di paretine antiscorrimento (alla F-102, per intenderci), sostituite dalla coppia di piccole fessure sul bordo d'attacco delle ali: avevano le paretine i primi 35 F-106A-CO (documentata la presenza sull'undicesimo velivolo, quindi è lecito ipotizzarla per tutti quelli del primo lotto) ed i primi 11 F-106B-31-CO (è possibile che le avessero anche i 2 F-106B-35-CO che, come i precedenti, furono ricostruiti allo standard F-106B-81-CO), anche

Uno degli F-106A (59-0057) del 318° FIS che ha partecipato alla William Tell '82 a Tyndall; notare il distintivo dell'ADTAC sul muso. Il reparto fa parte della 25° Air Division e dispone ora di F-15A/B. Attualmente è basato presso la McChord AFB, Washington DC. (Archivio Francesco Ballista).



se su tutti questi aerei l'ala fu poi portata alla configurazione senza paratine. Il cambiamento non identificato riguarderebbe invece un leggero "arrotolamento" verso l'alto delle estremità alari, che secondo i piloti non avvantaggerebbe in alcun modo i primi F-106 (che conservarono questa modifica) rispetto a quelli più recenti, costruiti senza. Chi scrive ritiene che, se una tale modifica è stata effettivamente apportata, deve essere stata di modestissima entità, poiché dal confronto fotografico non si riesce ad apprezzare.

- dicembre 1958 - Sono consegnati i 2 F-106C (qualcuno conosce i serial numbers?), poi riconvertiti in F-106A.

- 1957/1959 - Iniziando da un velivolo del primo lotto, gli F-106 vennero prodotti con il caratteristico sfogo dell'aria sul dorso (ed alcuni degli aerei costruiti precedentemente ne saranno dotati in seguito), sfogo da non confondersi con la presa per il rifornimento in volo che poi lo incorporerà: nel tranello è caduto qualche volta anche L. Drendel, per non parlare poi dei numerosi profili di colorazione errati che ho potuto vedere.

- maggio 1959 - Consegnato il primo F-106A ai reparti operativi dell'A.D.C.. Nella letteratura vi è un pò di confusione su quale sia stato il primo Squadron a ricevere l'intercettore: secondo alcuni fu il 498th F.I.S., mentre per altri si tratta del 539th F.I.S., che risultano essere entrati in possesso della nuova macchina nel maggio del 1959. È possibile che il 539th F.I.S. abbia ricevuto la nuova macchina con qualche giorno di vantaggio rispetto all'altro Squadron, mentre è sicuramente il 498th F.I.S. (allora noto come "Geiger Tigers") ad aver conseguito per primo la Initial Operational Capability (Capacità Operativa Iniziale), nell'ottobre dello stesso anno. A parte questo, nel 1959 i Delta Dart uscivano dalla catena di montaggio di Lindbergh Field a San Diego quasi come proiettili da una mitragliatrice, visto che alla fine dell'anno già 7 Squadrons erano equipaggiati con il "Six": si trattava però di macchine ancora piuttosto "acerbe" (mancavano il sensore IR retrattile, il gancio d'arresto ed anche, a qualcuna, il tettuccio, visto che gli aerei avevano il brutto vizio di perderlo in volo), ma dotate di forte "individualità", essendoci stata tramandata la disperazione degli specialisti addetti alla manutenzione di macchine che avevano in comune (se si consente l'iperbole) solo la designazione (basti pensare che nel solo 1960 si registrarono nella produzione ben 67 cambiamenti nella cellula e 63 alla direzione di tiro MA-1).

- settembre 1960/settembre 1961 - Programma "Wild Goose" ("Oca Selvaggia"): direttamente presso i reparti vennero standardizzate l'avionica (tutti i velivoli furono equipaggiati con una versione migliore della MA-1, compatibile con il S.A.G.E.) e la cellula.

- luglio 1961 - Fine della produzione.

- agosto 1961/aprile 1962 - Programma "Dart Board", che prevede l'installazione di: a) nuovo seggiolino eiettabile Convair "Supersonic Seat"; b) Ter-

mal Flash Hood" (che penso sia quella specie di tendina a soffietto di cui sono dotati molti aerei militari, da abbassarsi quando si prevedono esplosioni di bombe atomiche, per proteggere il pilota dall'accecamento); c) dispositivi contro lo spegnimento del motore per interruzione dell'alimentazione.

- 1961/Inizio 1963 - Assieme al precedente si svolse anche il programma "Broad Jump": gli F-106 trascorsero in media due mesi presso la McClellan A.F.B., California, per essere modificati in svariati sottosistemi al fine di migliorare le prestazioni complessive del velivolo.

- 1962/Fine 1963 - Prima ancora che fosse completato l'aggiornamento di cui sopra, si decise di dare il via ad altri due programmi: su 314 velivoli vennero montati dispositivi anti-chaff e si fecero cambiamenti al radar, che comportarono un aumento del 30% del raggio di scoperta ed aggancio. Poiché vi sono foto di F-106 che nel 1962 (oppure in data imprecisata, ma con il gancio d'arresto già presente) sono privi del sensore IR, mentre, d'altra parte, in immagini del 1965 si può già vedere la tipica bugnetta davanti al parabrezza, è possibile, anche se la letteratura non è chiara al riguardo, che uno dei due programmi detti prevedesse anche il montaggio della tipica sferetta retrattile.

- maggio 1963 - In questo periodo iniziò l'installazione del gancio d'arresto; è possibile che assieme a questa modifica (oppure in questo stesso periodo, in sede di revisione generale) si sia iniziata la sostituzione dei cerchi delle ruote posteriori: la documentazione fotografica consultata mostra che sicuramente già nel 1965 il vecchio tipo (cfr. ad esempio pag. 24 di Koku-Fan Famous Airplanes of the World n. 128) è sostituito su alcuni "Six" dal nuovo, per intenderci quello riprodotto abbastanza fedelmente nel modello MONOGRAM.

- 1964/1967 - Il "Supersonic Seat" si dimostra in pratica poco affidabile e viene sostituito da un seggiolino della "Weber Aircraft": a questo proposito la documentazione consultata lascia le idee un pò confuse. Secondo P. Gianvan ni vengono modificati in tutto 296 Delta Dart, con l'installazione del tipo "zero-zero" tuttora in uso, fra l'agosto del 1965 ed il luglio del 1966, mentre secondo altri sembrerebbe che almeno su qualche esemplare si torni a montare lo stesso seggiolino che le macchine avevano all'uscita della catena di montaggio, salvo poi installare successivamente, su tutti i velivoli, una versione migliorata "zero-zero".

- 1966 - Fu approvato il nuovo programma di miglioramento: oltre al seggiolino "zero-zero" di cui sopra, nel 1966 vennero montati nuovi apparati TACAN e radio UHF miniaturizzati e si fecero quelle modifiche alla strumentazione

Uno degli ultimi reparti ad utilizzare la caccia della Convair è il 119° FIS (ADTAC) della New Jersey ANG an Atlantic City, rappresentato da questo velivolo immatricolato 59-0044. (Via Aldo Zanfi, IPMS Modena).



Un velivolo del 159° FIS (ADTAC) Florida ANG, basato a Jacksonville, che verrà presto e aggiungiamo malinconicamente, sostituito con un altro prodotto della stessa casa costruttrice, l'F-16. La foto è stata scattata nel luglio 1984 durante l'Air Show che si è tenuto alla Wright-Patterson AFB, Dayton, Ohio.
(Via Aldo Zanfi, IPMS Mo.)



dell'abitacolo che lasciarono divisa la flotta degli F-106 in "Tape Eyes" (come furono chiamati gli esemplari che ricevettero le strumentazioni a scia verticale, previste ma non disponibili al momento della costruzione dei "Six") ed in "Round Eyes" (ossia tutti i rimanenti aerei per cui la strumentazione provvisoria con i tradizionali "orologi" divenne definitiva). L'ultima parte del programma di modifica riguardava l'impianto carburante e verrà realizzata a partire dall'anno seguente.

- agosto 1967/Fine 1967 - I velivoli dei 71st e 318th F.I.S. vennero modificati aggiungendo il bocchettone dorsale per il rifornimento in volo e l'interfaccia per i nuovi serbatoi "supersonici" da 1.363 litri, che non pongono limitazioni all'inviluppo di volo del "Six", al posto dei vecchi serbatoi subalari da 870 litri.

- Tardo 1969 - Terminate le modifiche dell'impianto carburante su tutti i rimanenti F-106.

- 1969 - Venne ufficialmente approvato il "Project Six Shooter": questo programma prevedeva lo sviluppo di un nuovo collimatore e della necessaria interfaccia per montare sul Delta Dart un modulo con il cannone M-61 Vulcan, l'adozione di un tettuccio interamente in plexiglas, di dispositivi ECCM e Radar Homing And Warning; nell'estate venne proposto il programma M.E.I.S.R. ("Minimum Essential Improvement in System Reliability", Minimo Miglioramento Essenziale nella Affidabilità del Sistema), più tardi approvato. Purtroppo i motivi di ordine finanziario fanno sì che l'attuazione di queste modifiche proceda piuttosto a rilento, con dispiacere dell'U.S.A.F. ed anche di noi modellisti quando cerchiamo di inquadrare nel giusto contesto storico la riproduzione in scala di un esemplare di Delta Dart. Il M.E.I.S.R. prevedeva miglioramenti al radar (nuove ECM, possibilità di lanciare singolarmente i missili, nuovi moduli "solid state" per minore ingombro e peso ed aumentata affidabilità), ma soprattutto, per quanto riguarda l'abitacolo, un nuovo schermo "daylight" a caratteri bianchi su fondo verde al posto del vecchio di forma ovale che richiedeva l'uso di un paraluce durante il giorno e un sistema di controllo automatico del volo (Automatic Flight Control), montati gradualmente negli anni dal 1970 al 1973; il programma terminò nel 1973 con l'installazione di un nuovo sistema di produzione dell'energia elettrica: al posto degli originari 4 generatori indipendenti vi è ora un unico generatore multifase dello stesso tipo di quello montato sull'F-111 (questo per la gioia di chi costruisce un modello di F-106 con cono di coda staccato e motore ed accessori in mostra su un carrellino !!!).

- 1972 - Momenti di gloria per il "Project Six Shooter": tutti i dispositivi previsti vennero montati sul Delta Dart O-80795 dell'allora Maggiore Man tei, che fece strage di droni. Le conseguenze sul resto della flotta non furono però molto appariscenti: durante l'anno in esame tutti gli F-106 adottarono la capottina interamente trasparente (e ciò serve a far meglio vedere come a volte gli F-106A vengano fatti volare senza il tipico collimatore ottico sporgente dal setto verticale sotto il parabrezza: attenzione quindi alle ambientazioni), mentre per le altre modifiche le cose procedettero lentamente.

- 1981 - Secondo alcuni, l'adozione dell'equipaggiamento ECCM è avvenuta nel corso degli anni '70 ed è testimoniata dall'antenna a lama che nelle foto più recenti del Delta Dart vediamo sotto alla fusoliera, leggermente spostata sul fianco destro dietro al portello del vano del carrello anteriore: può darsi che questo sia vero, ma ricordiamo che la storia delle antenne (per for

tuna poche) sotto all'F-106 è un pò contorta. Per quanto riguarda il RHAW, a tutt'oggi non ho ancora visto immagini di "Six" con antenne tipo quelle che sono associate ai sistemi di rilevamento dei radar ostili sui moderni caccia dell'U.S.A.F.: l'ideale sarebbe poter esaminare qualche recente immagine del cruscotto per vedere se è stato aggiunto o meno (come sospetto) il tipico piccolo schermo circolare. Per gli F-106A armati con il cannone, fonti ufficiali dell'U.S.A.F. dicono che con la fine degli anni '70 le modifiche previste sono state tutte esaurite: in particolare sono predisposti per l'uso del Vulcan tutti i Delta Dart "Tape Eyes". Ai fini modellistici, però, il Vulcan è quasi come se non esistesse: perché gli stanziamenti furono sufficienti solo per acquistare una manciata di moduli con il cannone (da conservare quindi in qualche magazzino al riparo da occhiate troppo indiscrete), o per qualche altro motivo, resta comunque il fatto che di F-106 operativi armati con il cannone non se ne vedono. Verrebbe quasi il sospetto che di predisposizioni al Vulcan se ne siano fatte proprio poche: incidentalmente, nessuna foto mostra una piccola presa d'aria simile a quella che fu necessario realizzare sul fianco sinistro dello O-80795, circa all'altezza della "M" nella scritta U.S. AIR FORCE.

BIBLIOGRAFIA RAGIONATA

- "F-106 DELTA DART IN ACTION", di Cap. L. Carson & L. Drendel, Squadron/Signal.
- "F-106 DELTA DART", Koku-Fan Famous Airplanes of the World N°128.
Questi primi due titoli costituiscono, secondo chi scrive, la documentazione minima per costruire un buon modello del "Six"; il testo della prima pubblicazione è di facile traduzione per tutti e le sue foto integrano con minima sovrapposizione quelle (di qualità peraltro migliore e più recenti) del secondo volumetto.
- "CONVAIR F-106 DELTA DART", di L. Peacock, in SCALE AIRCRAFT MODELING Vol. 3 N° 7: ottimo articolo storico, alcune foto di grandi dimensioni "utilizzabili" modellisticamente ed i soliti numerosi profili (utili, ma da esaminare criticamente).
- "CONVAIR F-106", di M.G. Holder, Aero Publishers: ottimo volume, testo storico e miscellanea di foto (alcune di preziosi dettagli) anche a colori (peccato che ve ne siano di stampate così male da non essere decifrabili).
- "CENTURY SERIES IN COLOR", di L. Drendel, Squadron/Signal Pub.: filata fotografica (immagini di qualità migliore che nel volumetto della stessa casa editrice della serie "In Action") di F-106 nelle livree di una decina di F.I.S. (prevalgono le foto degli anni '70).
- THE KOKU-FAN MAGAZINE, March 1977 (ottime foto a colori ed in B&W degli esemplari partecipanti alla esercitazione "William Tell 1976" e buoni profili di colorazione), April 1977, June 1977 (foto in B&W ed a colori e profili di colorazione di velivoli appartenenti ai 460th F.I.S. e 49th F.I.S.), January 1979 (foto in B&W ed a colori dei Delta Dart partecipanti alla "William Tell 1978"), April 1979, October 1979, January 1981.
- "CACCIA DELLA CONVAIR", di P. Gianvanni, e "WILLIAM TELL 1980", di P. J. Van Geert, in JP-4 Febbraio 1981: poca roba, ma interessantissima: a parte la prima foto di "Six" del T.A.C. pubblicata in Italia, vi sono belle immagini dell'ultima versione del motore J75 montata sugli F-106A e B, del F.W.S.E. M.e., soprattutto, del Delta Dart 59-0119 (un F-106A-130-CO) in carico all'Air Defense Weapons Centre della Tyndall AFB e dotato del modulo con il cannone Vulcan.

17 CM K 18 TORRE 18 TH MÖRSERLAFETTE



DI CARLO GAMBERA, FERRARA

Insieme all'analogo 21 cm. Mörser costituì la spina dorsale dell'artiglieria pesante tedesca nella seconda guerra mondiale. Per ambedue le bocche da fuoco fu impiegato l'affusto costruito dalla Krupp.

Il 17 Cm. K 18 entrò in servizio nel 1941, per sostituire il calibro 150 le cui prestazioni si erano rivelate insufficienti per le esigenze della guerra moderna. L'arma era di per sé di costruzione convenzionale, mentre l'affusto presentava numerose ed interessanti innovazioni tecniche. Si trattava di una costruzione a longheroni scatolati, la prima ad essere prodotta in serie, con un doppio sistema di rinculo: la canna scorreva nel solito modo nella culla; tutto il sopraffusto, che portava bocca da fuoco, culla e slitta, scorreva a sua volta sul sottoaffusto. Ambedue i movimenti erano idro pneumatici, in modo tale consentire un rinculo di soli 860 mm. per l'arma e di 1.250 mm. per il complesso dell'affusto. Con questo sistema si ammortizzavano efficacemente le forze di reazione al momento dello sparo, ottenendo una piattaforma di tiro estremamente stabile pur con un peso contenuto. In sostanza si tratta della stessa soluzione adottata in precedenza per i mortai semoventi "Gerät 040 e 041" da 600 e 540 mm. La validità della soluzione tecnica è confermata dal fatto che essa fu adottata in seguito dagli USA per la costruzione del primo cannone atomico "Atomic Annie" da 280 mm. (vedi Notiziario Vol. 15 no. 3/4 -NdR-).

Il sottoaffusto era dotato di una piattaforma circolare che veniva abbassata per la messa in batteria; il peso del pezzo era sopportato da questa tramite 3 gambe con ruotino terminale, due delle quali erano ai lati dei longheroni costituenti il sottoaffusto, mentre la terza si trovava al centro ed era regolabile in altezza. L'estremità posteriore dell'affusto poggiava su di una piastra a vomeri che mediante una cremagliera permetteva un brandeggio limitato di 16°. Per ottenere un campo di tiro più ampio, l'estremità dell'affusto e la piastra venivano sollevati allungando la gamba centrale che poggiava sulla piattaforma circolare, in modo che tutto il pezzo potesse ruotare facilmente di 360° con l'impiego di due uomini.

Il 17 cm. K 18 fu estesamente utilizzato in tutti i teatri d'operativi; Francia, Tunisia e fronte orientale.

Dati Tecnici:

Calibro: 173 mm.
Lunghezza dell'arma dalla culatta al vivo di volata: 8.530 mm
Lunghezza dell'anima: 8.130 mm.
Rigatura: 48 righe, passo 1/50 + 1/30
Otturatore: a cuneo orizzontale
Brandeggio: 16° (8° + 8°) sull'affusto - 360° sulla piattaforma
Peso in batteria: 17.520 Kg.
Prestazioni: gittata massima 29.600 m. con $V_0 = 925$ m/s.
Munizioni: granata - bossolo separati
Peso del proietto: da 62,8 a 71 kg.
Batterie di 2-3 pezzi in gruppi di tre batterie; pezzi isolati costituivano la IV sezione dei reggimenti di Artiglieria delle divisioni Waffen SS.

Il modello in scala 1/35

I disegni in scala 1/35 derivano dalle misurazioni effettuate sull'originale che si trova a Trebiciano (TS), cui si riferiscono anche le foto. Nelle tavole sono riportate le linee generali ed i particolari più importanti; il dettaglio dei singoli componenti è limitato al complesso bocca da fuoco-slitta-culla-sopraffusto, per i quali è necessaria una buona precisione per conservarne i movimenti.

Chi si accinge ad autocostruire il pezzo farebbe bene a fare una gita a Trebiciano con macchina fotografica e con gli occhi bene aperti per fissare i singoli dettagli e cogliere l'esatto funzionamento dei vari meccanismi, la cui esatta riproduzione conferisce l'indispensabile fedeltà al modello. Per quanto riguarda il materiale, eccettuati la canna e l'otturatore, che si possono fare anche di plexiglas, il plasticard o gli equivalenti e più economici coperchi dei fusti di detersivo sono sufficienti. In fatto di attrezzatura è indispensabile un tornietto, o un amico che ne sia in possesso.

Questo K18 è ripreso in piena azione il 18/4/43 sul fronte orientale. Il colpo appena esploso fa iniziare il rinculo, con il martinetto del recuperatore che comincia ad uscire dalla propria sede e l'intero gruppo di culatta si retrae sulle apposite rotaie lungo il sopraffusto. Curioso l'atteggiamento dei serventi, alcuni si tappano le orecchie ed altri ostentano la massima indifferenza, probabilmente perchè già completamente sordi.

so senza esserne troppo geloso.

Colorazione: Feldgrau, Panzergrau o Sand secondo il teatro bellico.

Coraggio, il lavoro è lungo e in qualche particolare (le ruote) piuttosto impegnativo, ma alla fine si ha la soddisfazione di possedere un pezzo fuori dal comune, certamente non alla portata degli "scatolari" (a meno che qualche ditta produttrice di kits non venga illuminata dallo spirito santo).■

Bibliografia:

- J. Batchelor, I. Hogg - Artillery - McDonald
 I. Hogg - I cannoni 1939-45 - Albertelli
 I. Hogg - Deutsche Artillerie Waffen im zweiten Weltkrieg

Motorbuch Verlag

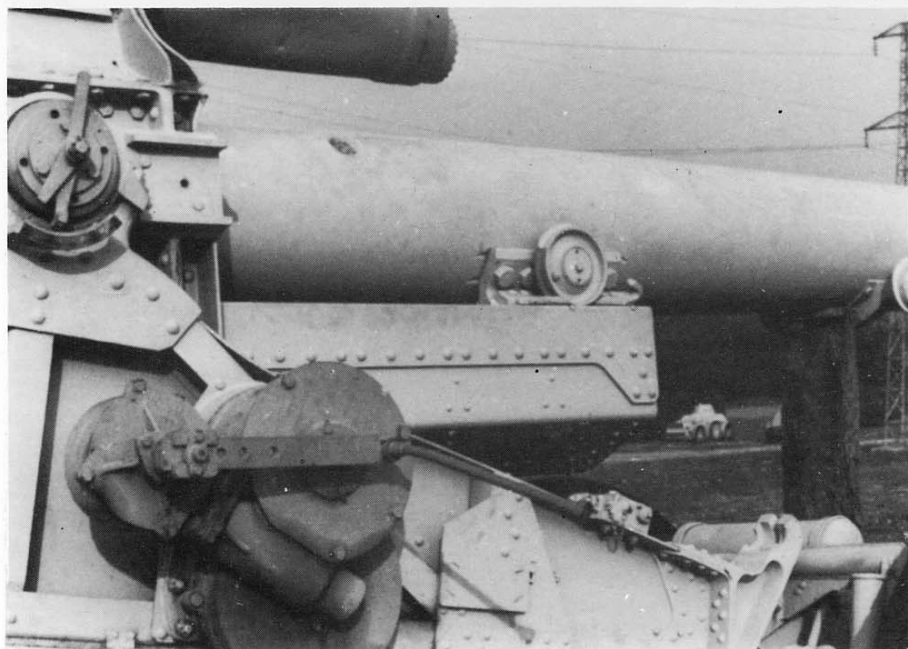
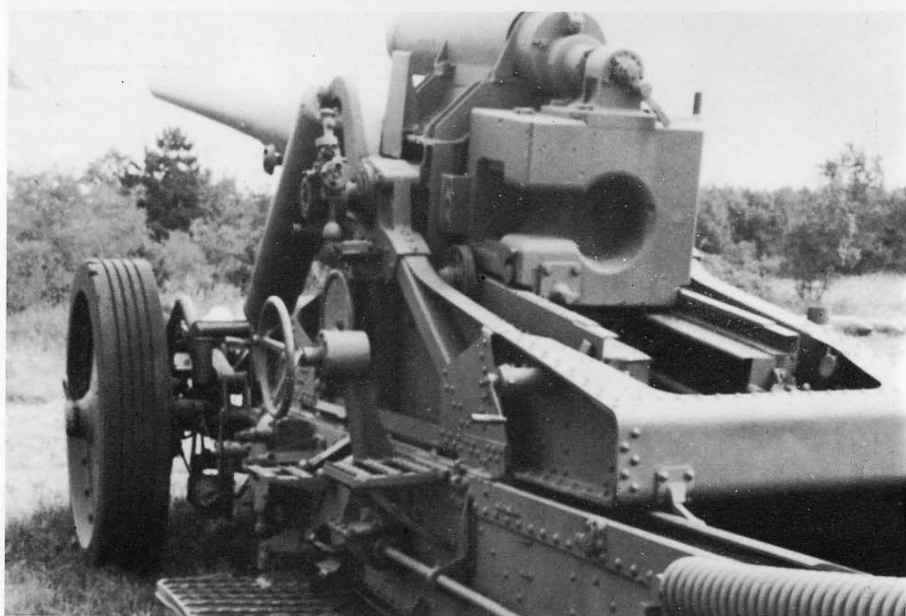
F.M. Von Senger und Etterlin - Die deutschen Geschütze 1939-1945 - Lehmanns Verlag

AA.VV. - Deutsche Schwere Morser - WaffenArsenal n. 43
 Podzun Pallas Verlag

Le fotografie, diversamente non accreditate provengono dall'archivio di Carlo R. Pecchi, IPMS Modena.

Messa in batteria di un K18, ancora sul fronte orientale nel 1944. La canna è al massimo alzo ed i serventi si affannano per preparare il pezzo per le imminenti operazioni belliche. In primo piano la pedana laterale (presente in entrambi i lati) che permette di raggiungere agevolmente tutti i cinematismi.

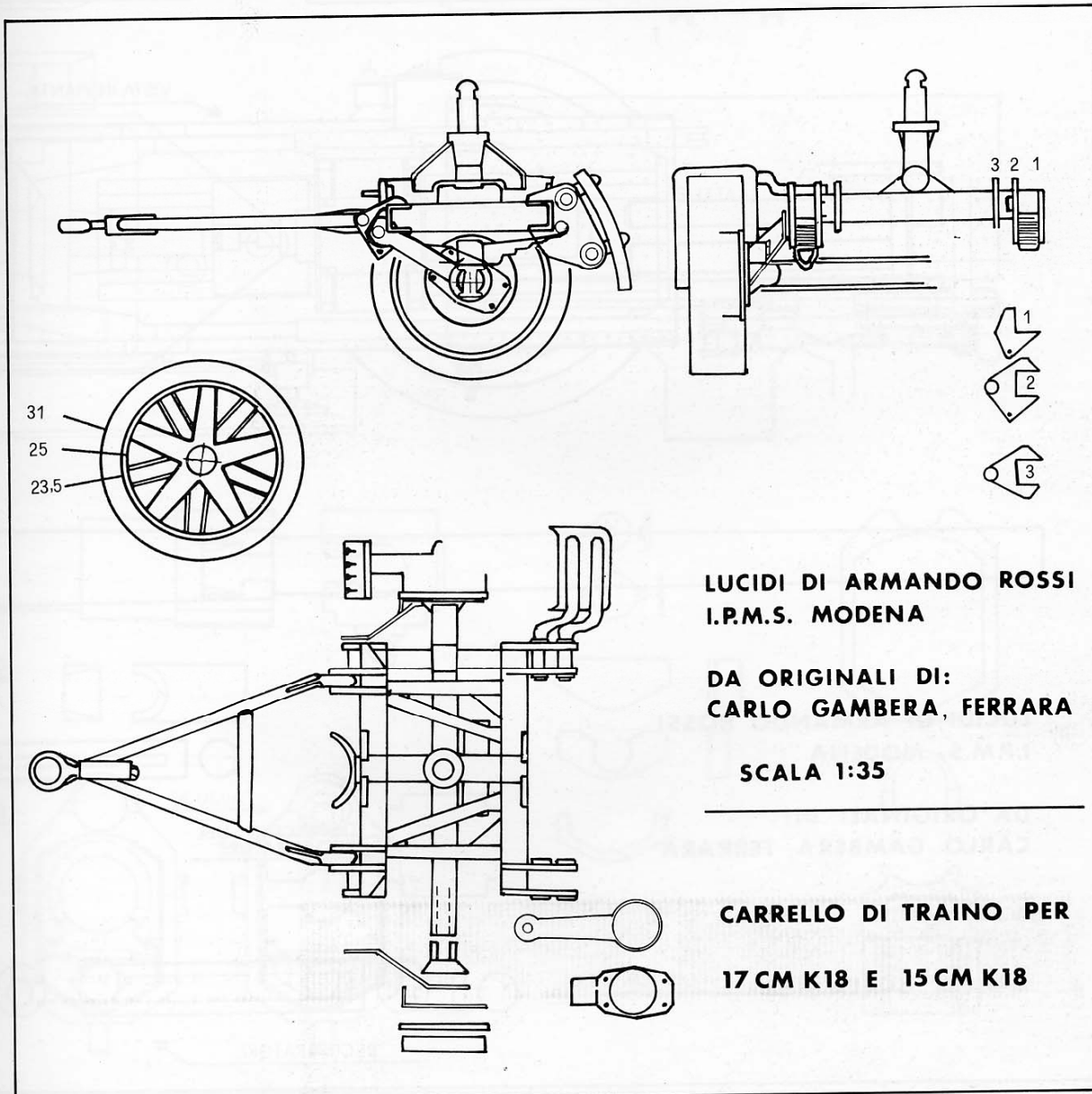
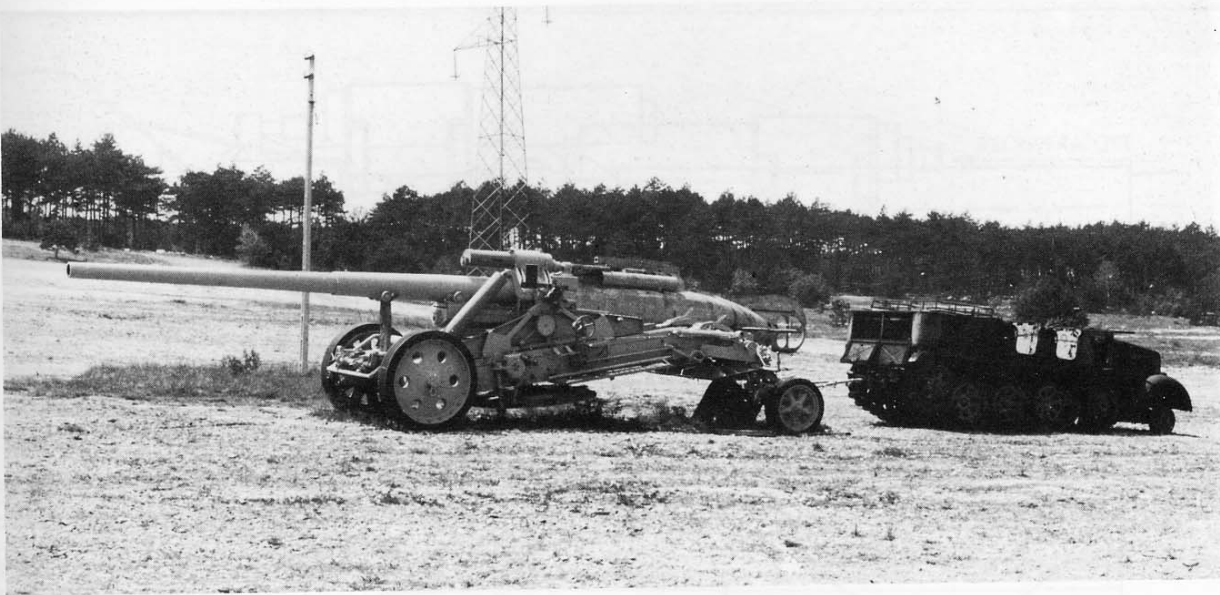


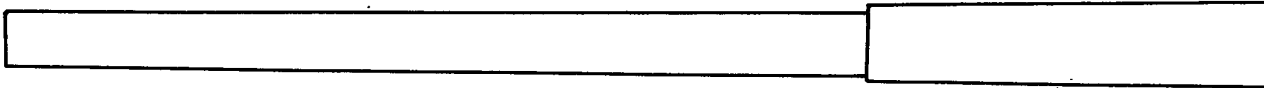
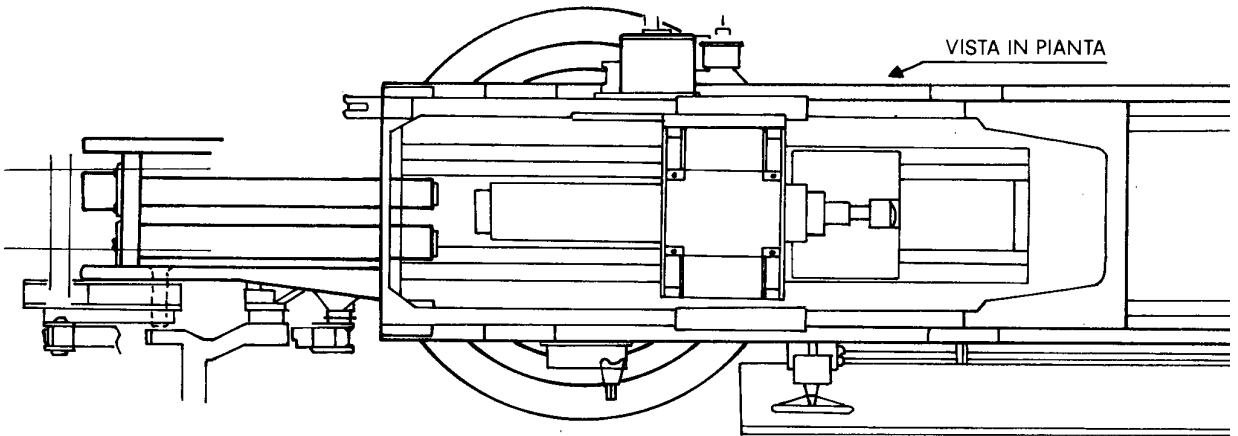
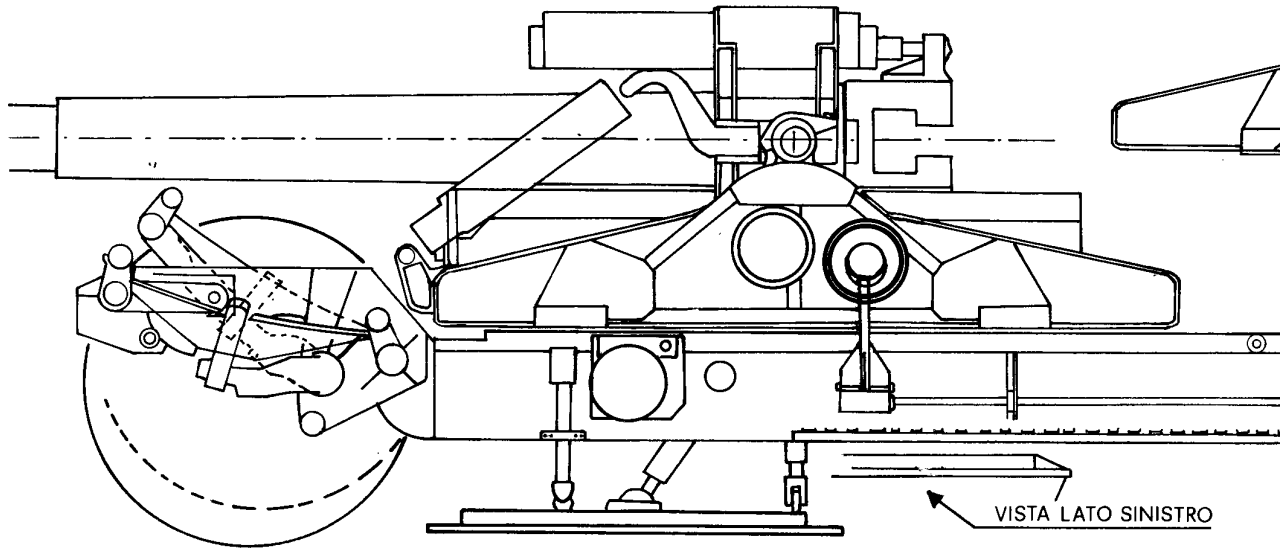


Sopra: Il modello realizzato dal Dr. Gambera affianca nella pagina seguente l'originale conservato a Trebbiano nella collezione Enriquez; completamente autocostruito, riproduce anche tutti i movimenti del cannone, rinculo, alzo, messa in batteria e perfino la rigatura della canna. Il K18 originale di Trebbiano è dotato di due ruote di modello diverso, quella illustrata dall'autore nell'articolo e utilizzata nel modello è sull'altro lato; un tipico esempio di cannibalizzazione comune in tutti i periodi bellici (e non). (foto del modello di Carlo Gambera).

Al centro: Interessante vista di 3/4 posteriore che illustra eccellentemente il doppio sistema di rinculo di cui era dotato questo pezzo d'artiglieria pesante. Al momento dello sparo canna e culatta scorrono nelle rotaie all'interno del sopraffusto che a sua volta scorre sul sottoaffusto. Questo sistema, usato per la prima volta sul K18 permetteva di mantenere il rinculo complessivo a soli 1250 mm. Al centro è molto evidente il volantino a sbalzo del brandeggio, alla base del suo sostegno è presente il predellino per il puntatore. Il supporto del congegno di puntamento è visibile a fianco della culatta. In basso a destra il mollone equilibratore del timone di traino. (foto Carlo Gambera).

Sotto: Particolare del lato destro del K18. In primissimo piano il meccanismo per l'alzo (naturalmente manuale); il relativo perno è visibile in alto a sinistra. La parte anteriore della slitta di supporto della canna è altresì molto evidente.

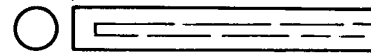




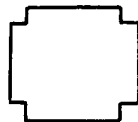
OTTURAT

LUCIDI DI ARMANDO ROSSI
I.P.M.S. MODENA

DA ORIGINALI DI:
CARLO GAMBERA, FERRARA

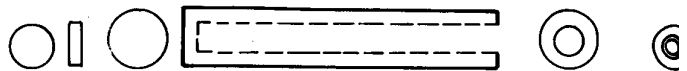


FRENO

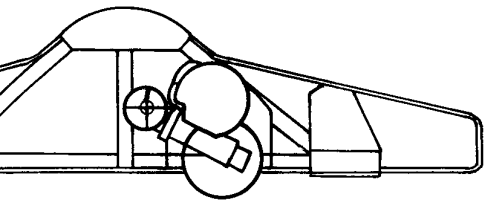


COPERCHIO DEL
RECUPERATORE

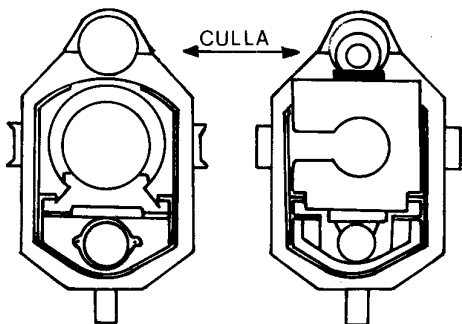
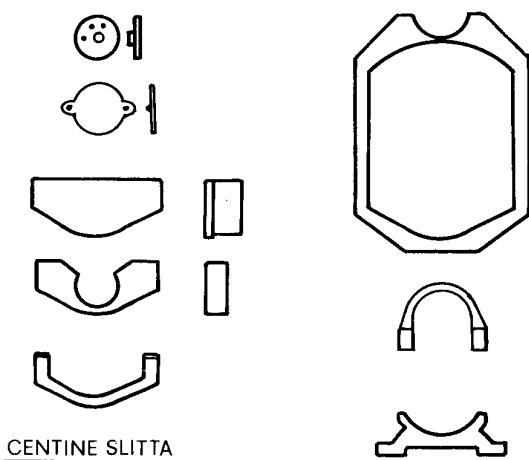
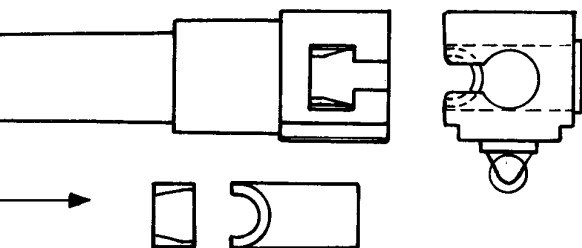
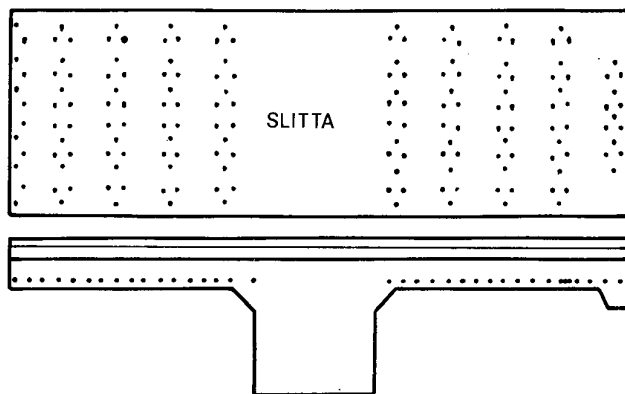
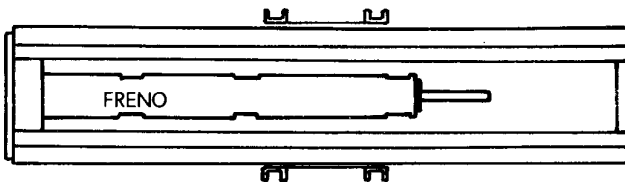
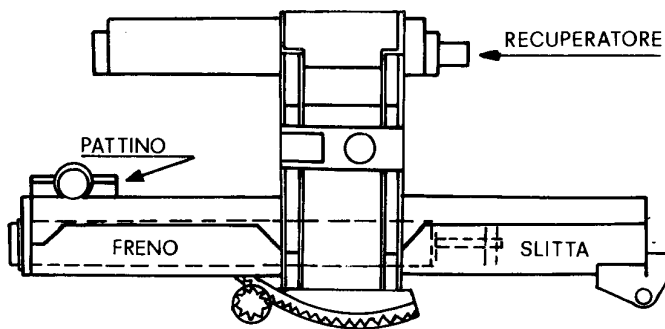
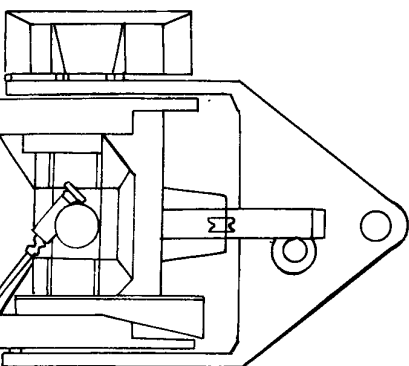
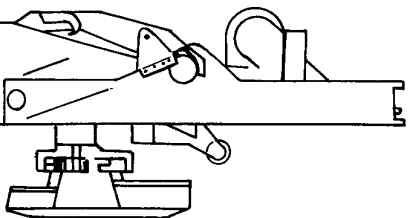
SCALA 1:35



RECUPERATORE

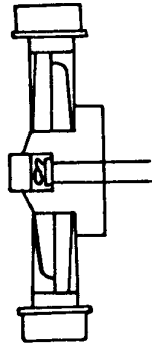
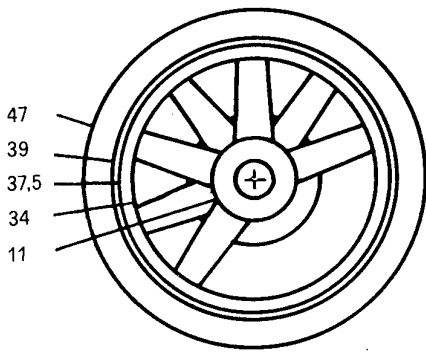


LATO DESTRO SOPRAFFUSTO

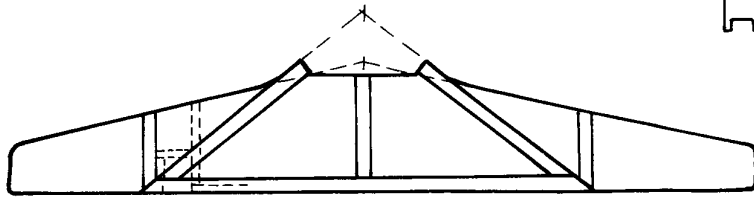


SCALA 1:35

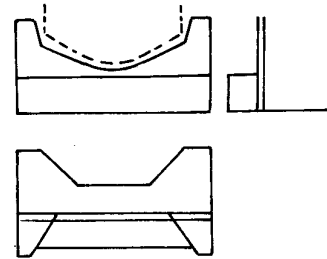
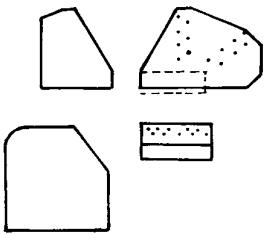
47
39
37,5
34
11



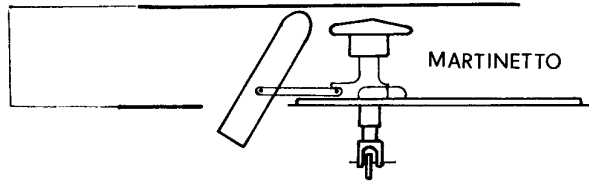
CONGEGNO DELL'ALZO
SUL LATO DESTRO DEL
SOPRAFFUSTO



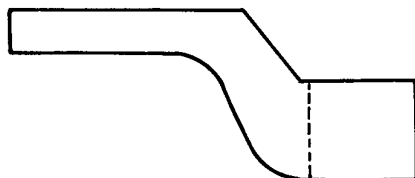
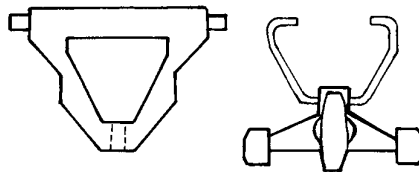
SOPRAFFUSTO



SOTTAFUSTO



MARTINETTO



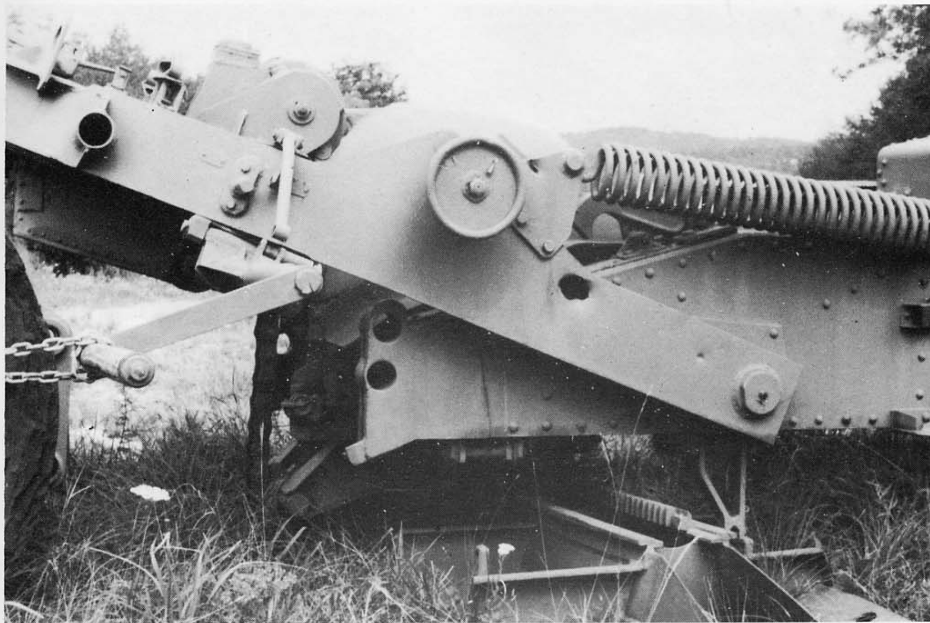
LUCIDI DI ARMANDO ROSSI
I.P.M.S. MODENA

DA ORIGINALI DI:
CARLO GAMBERA, FERRARA



A lato: vista laterale del carrello di traino, mantenuto in un assetto non realistico da un trave di legno che sposta troppo in alto i due longheroni del sottostaffusto. E' ben visibile la piastra/vomere, per la sistemazione in batteria del pezzo.

A fianco, la stessa parte ripresa dal lato opposto, con la piastra a terra ed il carrello ancora agganciato.



Primo piano della piattaforma circolare che una volta abbassata sul terreno permette un brando di 360°; in primo piano anche la passerella per gli operatori ed il gran numero di leve manovelle et similia, purtroppo mancanti di alcune parti.



VISTI DA VICINO: BLACKHAWK

Questa nuova rubrica del "Notiziario" è stata realizzata per agevolare i soci che desidererebbero dettagliare maggiormente i loro modelli e che non sono in possesso di una documentazione soddisfacente. Non ci proponiamo certo di fornire una copertura a 360° dei mezzi in esame, ma di illustrare particolari significativi o singolari colti dal nostro obiettivo durante le "missioni" nei maggiori "Air Shows" europei. I protagonisti della nostra serie saranno principalmente sog-

getti che non sono abituali frequentatori del nostro Paese, ma di notevole rilievo modellistico, per l'uscita di scatole di montaggio che li riproducono.

Iniziamo quindi con un elicottero che ha ricevuto un trattamento di tutto riguardo da parte della Hasegawa, che sta commercializzando i modelli in scala 1/72 dell'intera famiglia realizzata dalla Sikorsky.



In alto: Una immagine di uno UH-60A Blackhawk con i piloni del sistema ESSS (External Stores Support System, sistema per il sostegno di carichi esterni) sviluppato per dare all'elicottero Sikorsky ulteriori capacità di carico. La configurazione illustrata, con 16 missili anticarro Hellfire, è per quanto interessante, è da ritenersi solo come dimostrazione di ciò che è possibile trasportare con l'ESSS (l'US Army infatti affida i compiti di lotta anticarro a macchine specializzate, come gli AH-64A Apache ed AH-1 Cobra, solo in condizioni di emergenza è previsto l'uso di elicotteri come il Blackhawk). Lo ESSS è infatti inteso principalmente come mezzo per aumentare l'autonomia degli UH-60A, mediante l'attacco di serbatoi ausiliari sganciabili, oppure per facilitare operazioni di minamento

A lato: La mimetizzazione a tre toni tipo "Europe 1" permette di distinguere subito gli HH-60A utilizzati dall'USAF per le missioni cosiddette di "combat rescue". Esternamente simili agli UH-60A dell'US Army, se ne distinguono per la parte elettronica; sono dotati di un serbatoio ausiliario in fusoliera e possono essere utilizzati serbatoi sganciabili.

Entrambe foto Sikorsky via Luca Chistè, GMT Trento.

Nella pagina seguente:

In alto: Una immagine di tre quarti di uno HH-60A, che permette di notare diversi dettagli, tra cui l'estremità delle pale del rotore principale a freccia, ed il fatto che il piano di rotazione del rotore non sia verticale. Visibile lo scalino che permette l'accesso alla cabina di pilotaggio. Il bordo d'attacco della presa d'aria del motore e la carenatura che copre parte del riduttore di fronte ad essa sono in nero, così come il mozzo del rotore principale (ad eccezione dell'albero, che è in metallo naturale).

A sinistra: Immagine frontale dell'HH-60A 23645. Visibili le cerniere attorno alle quali ruota il portello del vano dell'avionica, su cui è anche presente una griglia per il raffreddamento. Da notare la forma dei braccetti dei tergicristalli e la presenza, in alto al centro del pannello trasparente centrale, del sensore della temperatura esterna. Una ulteriore griglia per il raffreddamento si trova sulla carenatura dei comandi del rotore e del riduttore.

A destra: Una insolita inquadratura posteriore, che permette di ben osservare diversi dettagli. Oltre alla forma della parte superiore della fusoliera tra i motori, ed il supporto per il sistema AN/ALQ-144, è ottimamente visibile il ruotino di coda. all'estremità posteriore del trave sono presenti due antenne del sistema RWR (Radar Warning Receiver, letteralmente Ricevitore di allarme radar).



Tutte le fotografie di questo articolo, se non diversamente accreditate, provengono dall'archivio di Aldo Zanfi, IPMS Modena.

Una immagine che permette di apprezzare chiaramente la forma della carenatura tra i due motori, al di sopra della quale è visibile il supporto per il sistema di contromisure IR Sanders AN/ALQ-155 (la "torretta" del sistema non è però installata). Da notare anche le rotaie su cui scorre il portellone laterale, che sporgono dal fianco della fusoliera.



La coda del solito HH-60A. Apprezzabile la sagoma abbastanza "tormentata" del piano verticale, che è stata una delle parti che ha visto le maggiori modifiche nel passaggio dalla fase prototipica a quella di costruzione in serie. Il bordo d'attacco è in nero, così come il mozzo del rotore (le cui pale sono però in verde oliva, con la parte centrale del bordo d'attacco in nero e quella esterna in metallo naturale); il ruotino ha cerchio e gamba nello stesso verde della mimetica, mentre l'ammortizzatore è ovviamente cromato. Da notare la piccola griglia in corrispondenza dell'angolo tra piano verticale e trave di coda.

Due tipi di carrelli a confronto; a voi la scelta delle "gambe" migliori... Per quelli a cui interessa l'elicottero, la fotografia permette di ben osservare la conformazione del semicarrello anteriore destro (gamba, ammortizzatore e cerchio sono nello stesso grigio della mimetica). Da notare anche la doppia rotaia su cui scorrono i due finestrini laterali, dietro ai quali si trova il supporto per una mitragliatrice.



UNA PERFETTA MESSA IN PIEGA

DI MAURIZIO COLLALTO, CONEGLIANO VENETO

I consigli che riporto di seguito sono in generale validi per tutti i modelli di moto in scala 1/12 della Tamiya; io ho scelto di realizzare una Suzuki 500 Grand Prix pilotata da Marco Lucchinelli.

Carenatura

Una volta uniti i due semigusci della carenatura, bisogna carteggiare fino alla completa scomparsa della linea d'unione, si vernicia e una volta asciutta si posizionano le decals. Il tubicino trasparente di sfiato che dal tappo del serbatoio arriva al motore non è presente; per riprodurlo si può procedere in due modi: 1) verniciare di bianco un pezzo dei condotti di gomma nera forniti nel kit; 2) utilizzare un filo elettrico bianco del diametro di 1 mm circa, questa è a mio avviso la soluzione migliore perché il filo elettrico mantiene facilmente la curvatura data.

Ruote

I copertoni vanno carteggiati nel battistrada fino ad eliminare la patina lucida e per renderli leggermente ruvidi (usare cartavetro grossa per legno). Dopo averli puliti ed incastriati nei cerchioni (già verniciati) si deve eseguire dall'esterno un foro utilizzando una punta da 1 mm con una inclinazione destrorsa di 45° fino a penetrare nel cerchione ma senza forarlo nella parte a vista. Ora si possono posizionare i dischi dei freni e le ganasce, anche queste pre-verniciate.

Ovviamente il resto della moto è stato nel frattempo montato e rifinito quindi si provvede a questo punto ad inserire la carenatura attraverso le forcelle e a fissarla nella propria sede. Si posiziona poi la ruota anteriore ed i condotti idraulici dei freni alle ganasce, quando si avvitano i perni delle ruote è importante ricordare di mantenere in basso il foro e poi stringere fino a che non sia possibile alcun movimento. Controllare se vi siano eventuali ritocchi da fare ed infine incollate il vetro del cupolino, utilizzando colla liquida stesa col pennellino onde evitare spiacevoli sbavature. Per il resto è sufficiente seguire le istruzioni dei piani di montaggio.

Il Pilota

Anch'esso in scatola di montaggio Tamiya, ma purtroppo sono presenti vistose anomalie in quanto è necessario effettuare numerose stuccature durante l'assemblaggio di Gambe-Tronco-Braccia. Procedere come segue:

Unire le gambe al tronco, usare l'accortezza di inclinare il braccio sinistro verso l'interno di circa 1 mm rispetto alla posizione indicata nel kit, provvedendo a stuccare la fessura che si crea superiormente; incollare in posizione normale il braccio destro dopo aver tagliato la mano all'altezza del guanto. Verniciare il tutto con colori lucidi e una volta es-

siccato stendere una mano di vernice opaca trasparente finale per pittura ad olio, agitando poco la bomboletta in modo da ottenere una finitura semilucida (in questo modo si possono anche omettere le ombreggiature e raggiungere un ottimo effetto finale). Questo è il momento di posizionare le decals. Il casco va carteggiato nel punto d'unione ed il vetro va fissato eseguendo un foro da 0,5 mm su entrambi i lati del trasparente ed in corrispondenza sul casco, inserire quindi due chiodini cromati.

Inserimento del pilota

Si infilano le gambe ai lati del sedile, facendo attenzione a non forzare eccessivamente, quindi si inclina in avanti e si infila la mano sinistra nella manopola; usando un pennellino si stende un velo di colla sul palmo della mano e sulla natica sinistra, esercitando una leggera pressione per tenere in posizione il pezzo. Ad incollaggio effettuato si inserisce la mano destra, attaccandola all'acceleratore ed al braccio, quest'operazione è necessaria per evitare di sforzare la manopola che potrebbe rompersi con conseguenze spiacevoli.

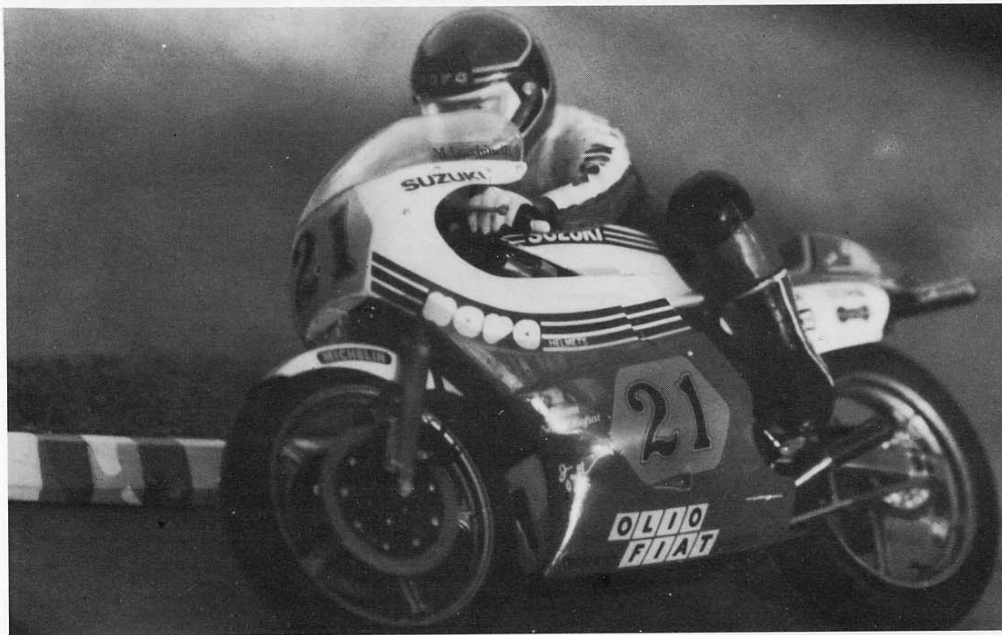
Il supporto

Il supporto sarà un tratto di pista; essendo il pilota nella posizione in cui si affronta una curva a destra, esso deve rappresentare l'effetto del movimento in questa direzione. Anzitutto è bene fare un disegno in scala che permetta di rendersi meglio conto di che cosa si deve realizzare. Quindi si procede al reperimento dei materiali; si acquista una tavola di legno dello spessore di 2 cm. delle dimensioni di cm 25x20. Si fa asportare da un falegname il contorno con un'inclinazione di 45°, lasciando uno zoccolo di 4 mm. La parte piana superiore va verniciata in colore grigio asfalto, dopo aver effettuato due fori da 1 mm in corrispondenza di quelli delle ruote. Si fa quindi tagliare uno zoccolo, sempre in legno, dello spessore di 8 mm e delle dimensioni di cm. 23x6 e lo si leviga dal lato anteriore lasciando al centro cm. 6, da un lato cm. 3 e dall'altro cm. 4, così da ottenere una curva. A questo punto si deve realizzare il cordolo (vedere foto) lasciando 4 mm. come base si taglia il legno con una inclinazione di 45°, lasciando un piano superiore di 5 mm e si abbassa la parte retrostante di 4 mm. Verniciate il cordolo così ottenuto a striscie bianco/giallo-arancione e dietro incollate il prato (del tipo generalmente utilizzato per il presepio). Ora è possibile fissare la moto al piano. Si prendono due chiodi in acciaio dello spessore di mm. 1,2 lunghi 2,5 cm. si infilano a pressione dal fondo della base nei cerchioni, facendo pressione (attenzione a non sforzare troppo). Se l'operazione è ben eseguita il mezzo si inclinerà sotto il proprio peso e risulterà in posizione corretta. Nella speranza che la lettura di questo articolo invogli i soci alla realizzazione di ambientazioni sempre migliori per i loro modelli, auguro a tutti buon lavoro. ■





In questa pagina, e nella precedente: tre immagini dell'ottima ambientazione di una moto da Grand Prix nell'ambiente più congeniale: la pista. E' particolarmente evidente la perfetta posizione del pilota impegnato in una piega ad alta velocità. La moto è inclinata di 45° senza nessun ausilio esterno. Il tratto di pista è completamente autosostituito in legno, seguendo le indicazioni contenute in questo articolo. (tutte le foto sono dell'autore).



Segue dalla seconda di copertina.

ARRETRATI DISPONIBILI DE "IL NOTIZIARIO"
79 80 81 83 84 85 86 annate

numero	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

□ disponibile ■ esaurito

AVVISO A TUTTI I SOCI ABBONATI ALLE PUBBLICAZIONI IPMS-USA:

Avrete certo notato che da diversi mesi non vi vengono spedite le riviste "Quarterly e Update che completano il vol. 20. Questo perchè esse non sono mai giunte alla direzione per cause ignote (disperse dalle Poste o mai spedite dall'IPMS-USA ?). In ogni caso se entro breve tempo non riceverete

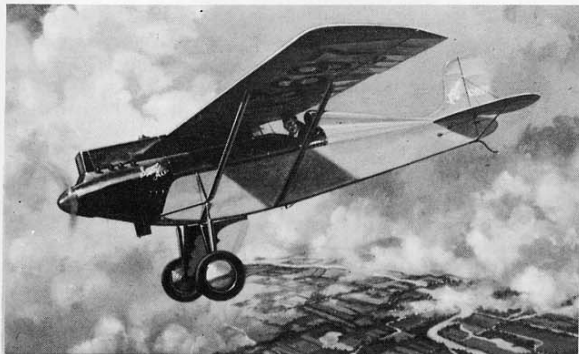
risposta dagli amici statunitensi in merito alla questione, provvederemo senz'altro a spedirvi almeno le copie del vol. 21 (che sta giungendo regolarmente) a completamento dei fascicoli mancanti.

RICERCA DI DOCUMENTAZIONE:

Il signor Richard L. Ward dell'IPMS Gran Bretagna, meglio noto come il produttore degli eccellenti fogli di decals Modeldecal, sta realizzando un foglio dedicato ai Tornado della NATO che includerà pure i reparti italiani. A questo scopo si ricercano buone fotografie del 36° Stormo, 156° Gruppo di Gioia del Colle, specificatamente viste totali dei velivoli, non importa se diapositive, stampe a colori o in bianco e nero, e immagini ravvicinate, possibilmente a colori, degli stemmi di stormo e gruppo dipinti sugli aerei. Il materiale inviato sarà trattato con la massima cura, eventualmente duplicato, e rispedito al mittente nel più breve tempo possibile, a meno di indicazioni in senso contrario. Si prega di contattare: Alberto Zanfi, Via Puglia 40 41100 Modena.

COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO

CORBEN SUPER ACE 1:48 WILLIAMS BROS.



Il Corben Super Ace è l'ultima realizzazione pervenutaci dalla William Bros, ed è però la prima in scala 1/48; la scelta del soggetto è tipica della ditta californiana: si tratta di un velivolo costruito da Orlan G. Corben nel 1935 in soli 6 esemplari ad uso principalmente sportivo-amatoriale. Caratteristica principale era il propulsore Ford Model A, parzialmente modificato per l'uso aeronautico. La velocità di crociera del velivolo era di circa 120 Km/h. Il modello è nel tipico stile Williams e nonostante la scala 1/48, una volta montato presenta delle dimensioni molto contenute (apertura alare cm. 17,3, lunghezza cm. 11,7). Aprendo la scatola troviamo una sola stampata in plastica grigia, sulla quale vi sono 25 pezzi, abbiamo poi 20 cm di filo di nylon trasparente per la realizzazione dei tiranti e 2 cm di plasticard trasparente dal quale si deve ottenere il parabrezza. Le decals fornite sono di ottima fattura e comprendono anche il pannello degli strumenti. Eccellente come sempre il piano di costruzione, con tanto di disegno in scala e tutte le notizie utili, compresi i consigli per la colorazione di questo originale modello. Unico appunto da fare alla Williams è quello riguardante il mancato riferimento dei colori al Federal Standard; in effetti in questo caso sarebbe molto utile, perchè dalle istruzioni non è possibile stabilire l'esatta tonalità del giallo da applicare alla fusoliera.

Questo modello non è attualmente importato in Italia, chi lo desidera lo deve richiedere direttamente alla Williams. Compresa la spesa di spedizione vi verrà a vostra carica 16.000 lire. Ricordate di citare nella lettera di richiesta la vostra appartenenza all'IPMS-Italia.

Un grazie alla William Bros da parte dell'Associazione per la collaborazione.

Williams Bros. Inc. - 181 Pawnee Street - San Marcos - California 92069 USA
Review sample kindly supplied by Williams Bros Inc.

EDOARDO ROSSO, I.P.M.S. TORINO

DECALS TAURO MODEL

Coccarde Italiane in 1/48 (art. 506) e in 1/72 (art. 501):

Dalla decisamente prolifica Tauro-Model sono giunti i più recenti fogli di decals immessi sul mercato, naturalmente riservati ai velivoli in servizio attualmente nell'A.M.I. Questi due assortimenti di coccarde nelle scale più popolari non differiscono molto dal precedente foglio in 1/32 che ho potuto esaminare qualche tempo fa, sia come qualità di stampa che come presentazione. Con ciascuno di essi si possono decorare i modelli dei più noti velivoli che equipaggiano la nostra Aeronautica, cioè F-104, G.91 R/Y/T, Tornado, MB.339/326 ed anche F-86E e AMX. Purtroppo, come dicevo, la qualità di stampa non è migliorata rispetto alle prime realizzazioni, perciò ritroviamo i colori poco densi che lasciano trasparire la mimetica sottostante e un generale standard di impressione un po' impreciso. Dal lato positivo dobbiamo però notare che il colore dei centri verdi (tutti separati e da applicare a posteriori per evitare problemi di centraggio) è finalmente più assimilabile alla tinta reale. Le istruzioni che accompagnano le buste sono abbastanza esaurienti e forniscono anche le misure per il posizionamento di molte coccarde ma, in definitiva, devo ancora una volta rilevare

che il livello di questi ultimi fogli non è del tutto all'altezza di quanto un modellista esigente si aspetterebbe da una ditta che offre un prodotto così specializzato.

Numeri di codice e reparto bianchi per F-104 e Tornado in scala 1/48 e 1/32 (art. 505 e 504).

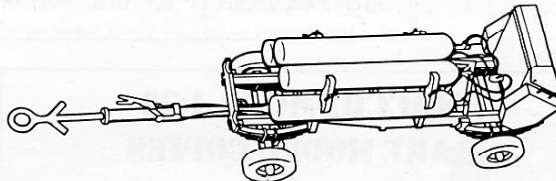
Non è necessario spendere molte parole su questi ultimi fogli in quanto molto simili alla confezione di numeri per i kits in scala 1/72 (vedi Notiziario vol. 17 no. 2) che, vista la scala più ridotta, presentava una scelta di cifre più vasta. Nell'art. 504 per 1/132 vi sono infatti i numeri tipo "stencil" per il Tornado ed i classici numeri bianchi arrotondati applicabili alla maggioranza degli F-104. Nell'art. 505, dedicato all'1/48, si possono trovare oltre alle precedenti serie di cifre, anche i numeri "tagliati" verticalmente già dipinti sui '104 del 154° Gr. ed i numeri ridotti usati, per ora, unicamente sugli Starfighters del 23° Gr., oltre a diverse file di numerini neri per le matricole militari. Riguardo alle precedenti decals c'è da notare la piacevole innovazione del foglio di fondo stampato in un colore azzurro pallido, che migliora la presentazione del prodotto e contribuisce a "staccare" meglio i numeri bianchi dal fondo. Oltre alle qualità evidenziate in altre recensioni, cioè la buona aderenza, la sottigliezza e l'aspetto superficiale semilucido, devo però constatare che permane anche in queste decals il difetto dello scarso potere coprente. Un amico ha suggerito di posizionare due numeri uguali sull'altro per dare al bianco una sufficiente densità e questa potrebbe essere una soluzione (a patto però di dover realizzare numerazioni semplici, perchè le cifre fornite per ogni foglio non sono molte) e pur ammettendo di non averla sperimentata, mi sembra che si elimini un problema creandone un altro, ovvero un eccessivo spessore del film (ora doppio) sul modello. Devo concludere ancora una volta che si tratta di due realizzazioni lodevoli limitate da una qualità di stampa non ancora all'altezza della situazione.

Ringraziamo la TAURO MODEL per aver gentilmente fornito i fogli recensiti.

ALBERTO ZANFI, I.P.M.S. MODENA

P.P. AEROPARTS MODEL ACCESSOIRES 1:72

Produrre modelli ad iniezione richiede cospicui investimenti, per questo le aziende del settore centellinano le novità affidandosi anche a indagini di mercato per la scelta dei soggetti. Ad un mercato tradizionale che sta irrigidendosi sempre più si contrappone il dinamismo dei produttori di accessori (seggolini eiettabili in metallo, scalette, eliche, mitragliatrici ecc.) che stanno dimostrando una fantasia ed una vivacità encomiabili. Proprio a questo settore appartiene la P.P. Aeroparts Model Accessoires le cui attività sono state illustrate da Edoardo Rosso sul Notiziario Vol. 17 no. 2/86, dopo aver realizzato una nutrita serie di scalette in 1/72 in ottone fotocinso, l'amico Tim Perry, ha prodotto un kit in metallo bianco che riproduce in 1/72 il carrello porta bombole di azoto in uso presso tutte le basi del-



RAF. I pezzi sono una ventina, tutti rifiniti ottimamente, senza sbavature eccessive è necessaria solo una passata di carta abrasiva per eliminare il leggerissimo segno centrale di fusione da ogni pezzo. Non ci sono problemi di montaggio, che è spiegato magnificamente in quattro facciate colme di consigli, note di colorazione e disegni che mostrano le fasi dell'assemblaggio. Le parti più sottili e piccole sono riprodotte per fotoincisione su di una lastrina di ottone dello spessore di 0,5 mm, cautela quindi nel maneggiarle. Troviamo anche il foglio decals che fornisce tutte le scritte necessarie per rifinire degnamente il nostro carrellino. L'ultima finezza è l'imballaggio, in quattro sacchetti sigillati contenuti nella classica scatola azzurra della P.P. Models. L'estrema cura nella realizzazione di questo modello pressochè perfetto si è riflessa pesantemente sul prezzo di vendita che è estremamente alto, 7,75 sterline, pari a circa 16.500 lire, superiore

re a quello di molti modelli che potrebbero essere ambientati con il "nitrogen trolley".
P.P. Models, Tim Perry, 8 York Close, Stoke Gifford, Bristol BS126NW, U.K.

MARCO MAI, I.P.M.S. MODENA

JUPITER C REVELL 1:110

Questa riedizione nella serie "The History Makers" della Revell, riproduce il vettore Jupiter C che il 31 gennaio 1958 portò per la prima volta un satellite americano in orbita attorno alla terra, l'Explorer I. Aprendo la scatola, di ottima fattura, si trovano le istruzioni, un nutrito foglio di decals e due sacchetti contenenti i pezzi necessari per la realizzazione del missile e della rampa di lancio. Il libretto di istruzioni di 8 pagine, contiene una breve introduzione storica ed è di facile consultazione, essendo tradotto anche in italiano, discorso a parte per le decals: buona la stampa, compromessa però da un supporto giallastro praticamente impossibile da eliminare per le scritte più piccole. Passando ad esaminare le varie parti del kit balza subito all'occhio la gran quantità di pezzi previsti per il sistema di lancio (ben 162 su 174) a scapito dello Jupiter, ridotto a soli 5 componenti, davvero pochi anche tenendo conto dell'Explorer da aggiungere alla sua sommità. Ad una osservazione più attenta compaiono le usuali pecche proprie di una qualsiasi riedizione (una scritta tradisce l'età dello stampo, 1958!) sbavature, rientranze, tondini, tuttavia nulla di grave, basta armarsi di pazienza ed olio di gomito. Riguardo alla scala, dichiarata per 1/110 è forse più vicina all'1/120 comunque è sempre rispettata, anche per le parti più piccole. La colorazione proposta è generalmente corretta e basata fondamentalmente sul bianco e rosso semilucidi; l'unico appunto riguarda l'Explorer I che aveva la punta in alluminio e 8 sottili ricche in metallo brunito fino a circa metà della sua lunghezza, l'ugello è ovviamente da colorare in Gun Metal. Nel complesso si tratta di un buon kit, piacevole da montare e di grande effetto una volta concluso; non resta che aspettare il prossimo nato nella serie "The History Makers" ed elogiare la Revell, una delle poche ditte impegnate nel settore del modellismo missilistico.

Il modello recensito è stato gentilmente fornito dalla ADICA PONGO, distributrice italiana dei prodotti REVELL.

PIER PAOLO LUGLI, I.P.M.S. MODENA

MACCHI MC.72 1:72 RARE MODEL COPIES

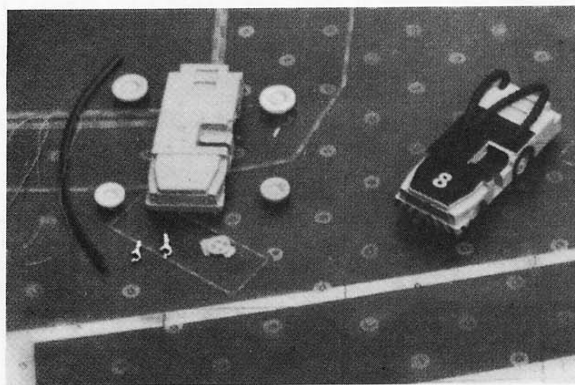
Sull'onda di altre piccole aziende che producono kits a tiratura e diffusione limitata, è nata una nuova ditta artigianale che, come prima realizzazione ha scelto un obiettivo inusuale: la duplicazione dell'ormai introvabile kit Delta sull'idrovolante da record Macchi MC. 72. Dietro questa iniziativa sta l'opera di un uomo solo ("one man business" come direbbero gli inglesi), un amico e socio IPMS olandese che gentilmente ha inviato una delle prime confezioni da lui completate. La tecnica realizzativa alla base di questo kit è chiaramente semplice, ma non per questo meno efficace: si tratta infatti di ottenere dal modello originale (o meglio da ogni singolo pezzo) uno stampo flessibile, probabilmente a base di silicone, entro cui si versa un composto liquido a base di resine plastiche che induriscono a freddo. Si ottiene così una copia che presenta lo stesso dettaglio superficiale dell'originale; in questo caso ciascun pezzo ottenuto è stato sgrassato e rifinito parzialmente, ed è presente una finitura superficiale perfettamente accettabile; ciò che è molto importante in una ripro-

duzione dell'MC. 72, caratterizzato da estese superfici radianti su tutto il rivestimento. In ogni caso la qualità totale del kit non è molto elevata (nemmeno l'originale però era molto raffinato) e alcuni dei particolari più minuti, come le eliche controrotanti o le strutture che collegano i galleggianti alla fusoliera, sono riprodotti un po' grossolanamente e l'unione dei vari pezzi risulta abbastanza problematica a causa di alcune deformazioni e irregolarità nelle superfici di contatto; comunque la mole di lavoro e l'abilità necessaria alla costruzione non superano quelle richieste da un normale vacuform. Non sono incluse decals, ma non se ne sente la mancanza, vista la semplice decorazione dell'aereo. Oltre alle parti in plastica (30), sono inclusi un pezzo di acetato già piegato per il parabrezza e le copie fotostatiche delle istruzioni originali Delta, compreso il simpatico e utile libretto che illustrava le caratteristiche e la storia del velivolo. Un'ultima nota positiva riguarda il prezzo di questo kit che, comprese le spese di spedizione, non dovrebbe superare le poche migliaia di lire. In conclusione, mi pare che questa iniziativa sia da incoraggiare caldamente; in questi tempi di vacche magre, dove tutti i grandi produttori di scatole di montaggio, chi più, chi meno, attraversano difficoltà e tirano al risparmio sfornando sempre meno novità ogni anno, è una fortuna che qualche modellista intraprendente decida di mettersi in proprio e produca kits destinati certamente ad un mercato di esperti e appassionati, quindi piuttosto ristretto, ma che altrimenti avrebbero rischiato di non vedere (o rivedere) mai la luce. Nel programma futuro R.M.C. sono inclusi progetti interessanti come kit di conversione e miglioramento per il Macchi C. 200 ed il Fiat CR. 42 in 1/72 della Revell, perciò spero di potervi dare qualche buona notizia fra breve tempo. Per ulteriori informazioni scrivete a: Mario Wens, Einsteinstraat 111, 6533 NH Nymegen, Olanda.

ALBERTO ZANFI, I.P.M.S. MODENA

MAQUETTES DAUZIE 'M.D.'

Abbiamo recentemente potuto esaminare la produzione della ditta francese Maquettes Dauzie (distribuita da Irame, 9 Rue Mayet, 75006 Parigi), da poco presente sul mercato transalpino e da pochissimo su quello internazionale. Si tratta di una nuova serie di articoli per la maggior parte in scala 1/72 realizzati con stampi in resina e mediante fotoincisione, riguarda principalmente l'aviazione francese. Troviamo infatti tre confezioni dedicate all'armamento di caduta della FAIAC, ai pod ECM ed ai piloni alari per Mirage e Jaguar. Queste due ultime confezioni sono disponibili (uniche in tutta la gamma MD) anche nella scala 1/48. Sempre per la scala 1/72 abbiamo invece un'interessante confezione contenente tutto il necessario per la conversione del Mirage 2000 Heller in Mirage 2000B (biposto). Una non meno interessante confezione è dedicata ai "fermi" per i carrelli degli aeromobili, anch'essi rigorosamente "made in France" e realizzati per fotoincisione, di fattura molto pregevole ma bisognosi di estrema attenzione durante il montaggio date le loro ridottissime dimensioni (2 mm. di larghezza e 1 mm. di altezza). Si passa quindi all'aviazione Yankee con una confezione per la conversione dell'Intruder Hasegawa 1/72 in EA-6A e KA-6A contenente pods, radome, prese d'aria ed antenne, tutti stampati in resina. Una nota di elogio particolare la merita il troncone di pista traforata (le famose piste P.S.P. utilizzate per la prima volta dagli americani nella seconda Guerra Mondiale) di formato 15x21 cm. realizzata anch'essa in resina e di ottima fattura. A coronare il tutto rimane infine la serie dedicata ai trattori imbarcati sulle portaerei di Francia, Inghilterra e U.S.A.; per questi ultimi in particolare sono disponibili due versioni: una per il solo traino e l'altra con inclusa l'unità di avviamento. Realizzati



in otto parti comprendenti le quattro ruote, i ganci di traino, il volante, ed il "corpo" vero e proprio, questi mini kits richiedono solo un minimo

di impegno per la ripulitura delle sbavature, peraltro inevitabili in kits di questo tipo ed un sapiente uso del collante cianacrillico. L'unico neo riguarda l'assenza totale di indicazioni (soprattutto nel caso del trattore della Royal Navy) sul corretto posizionamento del volante e della barra dello sterzo, cui si potrà ovviamente supplire con un minimo di documentazione. Il giudizio finale è univoco per tutta la produzione MD sin qui presentata: si tratta senza dubbio di materiale di buona qualità, che non impegna eccessivamente il modellista e che offre una vasta serie di possibilità per la realizzazione di diorami, scenette ecc. ma che viene però ad essere penalizzato dall'elevato costo di tutti gli articoli (es. la conversione del Mirage 2000B, il cui costo si aggira sui 96 FF. ossia ben 22.000 lire) che certamente non incoraggia quanti desiderino personalizzare le proprie realizzazioni.

LUGI CARRETTA, PERGINE

MILITARY ILLUSTRATED PAST & PRESENT

Ecco sul già affollato, ma non sempre qualificato, mercato dell'editoria specializzata una nuova rivista bimestrale trattante esclusivamente uniformologia, sulla falsariga della francese "Uniformes". Classica impostazione anglosassone ed enorme sfoggio di articoli, spazianti dalla preistoria allo sbarco sulla luna, firmati o disegnati da autori ormai famosi per la loro collaborazione alla collana Men at Arms della Osprey. Per citare nel primo numero: M. Windrow è il direttore, collaborano Fosten, Chappell, Hook Embleton, Hofschroer, Lyles. A seguire nel secondo numero in preparazione: McBride, Hannon ed altri ancora. Gli articoli sono ben fatti, una chicca è data dall'ometto che dalle mutande (originali) alla cotta esegue la vestizione di un arcere inglese del XV secolo mediante una serie di fotografie! Roba per gente ultrasofisticata e assolutamente interessata. Si tratta quindi di un'ottima rivista il cui solo difetto è il prezzo; non tanto il costo per copia (circa 5.000 lire, equivalenti ad una qualsiasi pubblicazione italiana semmai peggiore) quanto l'abbonamento che richiede almeno 50.000 lire per soli sei numeri. La vastità degli argomenti trattati attira certo l'attenzione di più di un appassionato e auguriamo di tutto cuore la felice riuscita di questa rivista.

Military Illustrated, 169 Seven Sisters Road, London N43NS, England.

ARMANDO ROSSI, I.P.M.S. MODENA

MODELLI REVELL 1:100

Caratteristiche generali:

Le linee generali dei modelli sono più che buone: la pannellatura è molto precisa, ma proporzionata alla scala 1/72. L'interno dell'abitacolo ed i seggiolini sono inesistenti o quasi; d'altra parte in quasi tutti i modelli si vede ben poco, una volta montati trasparenti e fusoliera. I carrelli sono sufficientemente dettagliati considerando la scala (si vede di peggio nella 1/72), più che buona la dotazione di carichi esterni, tra l'altro sono tutti kits di aerei d'attacco e quindi normalmente ricchi di armamenti. Le decals sono tutte storicamente corrette e sufficientemente buone, ma sembra che la Revell abbia cercato col lanternino i reparti e nell'ambito di questi le colorazioni più anonime (eccetto il Corsair). A-4, A-6 e A-7 sono infatti tra gli aerei con l'araldica più attraente ed appariscente, ma qui sono stati proprio mortificati.

McDonnell Douglas A-4E Skyhawk

Abitacolo e seggiolino sono totalmente inesistenti, il gancio di arresto è approssimativo, la pannellatura è eccessiva, i carrelli sono appena sufficienti mentre la sonda per il rifornimento in volo è discreta. Decals per lo Squadron VA-192 imbarcato sulla liconderoga in Vietnam. Foto dello stesso aereo si trova a pagina 27 del volume Skyhawk in Action.

Grumman A-6A Intruder

La pannellatura è anche più esagerata che nell'A-4. E' un po' più complessa l'unione delle semifusoliere; l'abitacolo ed i seggiolini sono discreti con addirittura un accenno al disassamento (più avanzato il seggiolino del pilota) che non c'è nemmeno nel modello Hasegawa. Gli aerofreni ed i vani degli stessi sono molto ben dettagliati; i carrelli sono più che buoni. Decals per il VA-65 sulla Kitty Hawk nel 1965, foto a pag. 38 di A-6 Intruder in Action. Molto bello lo stemma del VA-65 "The Sunday Punchers". Una curiosità: il VA-65 per un breve periodo del 1966, mentre era imbarcato

sulla Constellation ha sperimentato la validità di una mimetizzazione a due toni di verde in sortite sul Vietnam.

L.T.V. A-7A Corsair

Pannellatura quasi perfetta, abitacolo inesistente, seggiolino da gettare. La presa d'aria e lo scarico sono poco profondi; i carrelli sono discreti, all'anteriore manca il braccio di collegamento alla catapulta; l'apertura dei cannoncini è troppo bassa. Manca l'antenna ECM sul timone, peraltro assente nei primi esemplari. Decals del VA-147 "Argonauts", il primo ad utilizzare il Corsair II e a portarlo in combattimento nel dicembre 1967, operando dalla portaerei Ranger; foto alle pagine 3,19,30 di A-7 Corsair In Action.

Come conclusione si può dire che tutti questi modelli, pur avendo delle carenze e mancando di particolari (comunque facilmente raggiungibili), sono decisamente ben fatti ed interessanti; peccato che siano pochi.

Bibliografia Minima

Serie In Action: Vol. 11 (A-4), Vol. 20 (A-6), Vol. 22 (A-7).
Serie Profile: N. 102 (A-4), N. 252 (A-6), N. 239 (A-7).
Serie Burin-Do: N. 31 e N. 123 (A-4), N. 27 (A-6), N. 131 (A-7).
Aircam Aviation Series: N. 27 A-4 Skyhawk.
Detail & Scale: A-7 Corsair II.

I modelli recensiti sono stati gentilmente offerti dalla ADICA PONGO, distributrice italiana dei prodotti REVELL.

ANGELO BEGHETTI, VITTORIO VENETO

RF-101B VOODOO MONOGRAM 1:48

Nell'intento di utilizzare al massimo lo stampo dell'F-101B uscito lo scorso anno, la Monogram ha deciso di riprodurre anche la variante da ricognizione a bassa quota RF-101B. Utilizzato come velivolo ad interim, venne realizzato per conversione di 22 cellule di provenienza canadese ricondizionate dalla L.T.V.. L'unica differenza esterna con la versione da caccia è nel muso, che è stato ampiamente modificato nella parte inferiore per consentire l'installazione delle fotocamere. E' evidente quindi che la occasione di aggiungere un altro kit al catalogo senza troppe spese era troppo ghiotta per la ditta americana. Il modello dell'F-101B è stato oggetto di una mia recensione che è apparsa sul Notiziario Vol. 16 no. 3/4, alla quale si può fare riferimento anche per questa versione, in quanto tutte le stampe sono identiche tranne naturalmente le parti del muso. I pezzi diversi sono in tutto 7, compresi 4 trasparenti; il radome anteriore è ben riprodotto nella sua forma un po' goffa causata dall'inserimento della grossa protuberanza inferiore. Il vano bombe in questa versione non viene utilizzato; la Monogram fornisce quindi un portello fisso che sostituisce quello rotante dell'F-101B. La colorazione proposta è del tipo "Vietnam" in due toni di verde e tan con le superfici inferiori bianche, le decals rappresentano un esemplare del 192° Tactical Reconnaissance Squadron della Nevada Air National Guard basato a Reno. Purtroppo il bianco dei codici è fuori registro e non vengono forniti stencils. Nuovo look per l'illustrazione sulla scatola, ingabbiata in striscie nere e grigie, a mio avviso molto meno attraente che la precedente immagine a tutto formato.

Review sample kindly supplied by Monogram Models Inc.



MARCO MAI, I.P.M.S. MODENA

AIR ACES OF THE AUSTRO HUNGARIAN EMPIRE 1914-1918

Pochi volumi, tra quelli destinati agli appassionati di aviazione possono essere definiti con libri di storia. Certo, tutti più o meno approfonditamente descrivono fatti e situazioni attraverso l'impiego dell'aereo in esame, ma generalmente si ha l'impressione di avere a che fare con opere

preparate accuratamente ma che lasciano numerose zone d'ombra, soprattutto per quanto riguarda i piloti e le loro esperienze quotidiane. Sono esenti da questo disinteresse solo alcuni grandi "assi", ai quali sono stati dedicati interi volumi. Scrivere sulla prima guerra mondiale è estremamente difficile, i problemi sono enormi, basti pensare alla difficoltà di reperimento del materiale fotografico e alla quasi totale impossibilità di raccogliere testimonianze dirette, dopo quasi 70 anni dagli avvenimenti. Se a questi problemi si aggiunge l'intenzione di dedicare il volume agli assi dell'impero austro/ungarico,

l'impresa ha quasi dell'impossibile. Il Dr. Martin O'Connor ha impiegato numerosi anni per venire a capo della sua minuziosa ricerca, viaggiando in lungo ed in largo per gli Stati Uniti e per l'Europa alla ricerca di materiale e degli ultimi sopravvissuti. Il risultato finale è sorprendente per la qualità delle fotografie e per il testo, che è uno spaccato di storia dell'Impero vista attraverso le vicende di 49 piloti che rientrano nella categoria degli "assi" (cinque o più vittorie).

Avevamo già avuto modo di apprezzare molto l'opera di Martin O'Connor sul mensile inglese "Scale Models" dove due o tre anni fa venne pubblicata una serie di articoli sul medesimo argomento. Lo stesso materiale, modificato ed integrato, sia nel testo che nella parte iconografica, forma oggi questo "Air Aces of the Austro/Ungarian Empire 1914-1918".

Il volume segue l'impostazione tradizionale: di ogni pilota viene fornita all'inizio del capitolo che lo riguarda, una fotografia a mezzobusto, una serie di immagini dell'aereo personale (naturalmente la quantità per ciascun pilota è variabile, si va dalle 10/12 dedicate ai maggiori piloti come Brumosky e Banfield, alle 2/3 per i "minori"), la maggior parte di ottima qualità, tenendo conto dell'epoca e stampate in formati che le rendono sempre nitide e leggibili. Il testo è impostato come una normale biografia, vengono accennate le vicende dei protagonisti prima dell'arruolamento e con precisione maggiore, la carriera bellica. Per quanto possibile sono descritte tutte le missioni effettuate delle quali è rimasta traccia, con l'indicazione dei combattimenti aerei e delle vittorie riportate. A questo proposito occorre notare che il principale avversario dei piloti austro/ungarici furono gli aviatori italiani, fa un certo effetto trovare pagina dopo pagina una continua serie di vittorie ottenute contro la nostra aviazione. Da lodare la notevole precisione nelle citazioni di nomi italiani, tutti riportati in modo esatto, cosa piuttosto rara da trovare in pubblicazioni straniere. Dopo la parte per così dire narrativa, l'autore ha approntato una serie di appendici che lasciano di stucco per l'accuratezza delle informazioni fornite. Gli aerei personali degli assi sono identificati con i relativi numeri di matricola e periodo d'impiego; è poi presente una cronologia che ci informa sulle vittorie riportate da ciascun pilota, essa comprende: data, reparto, modello e matricola dell'aereo utilizzato, località, aereo nemico (tipo e reparto di appartenenza), nomi e sorte dell'equipaggio nemico (quando possibile) e testimoni dell'abbattimento. E' in queste pagine che ci si rende veramente conto della mole delle ricerche che ha effettuato O'Connor, abbiamo dati così accurati da essere qualitativamente superiori alla maggior parte di quelli riportati in pubblicazioni analoghe, che raccontano però le gesta di piloti della seconda guerra mondiale. A completamento del volumetrovano spazio anche 16 pagine di profili a colori, anch'essi ripresi da Scale Models, disegnati da un Ray Rimell in ottima vena.

Un volume stupendo su di un argomento finora trascurato che si è rivelato estremamente interessante grazie all'instancabile lavoro dell'autore. Citiamo anche l'ottima veste grafica, con rilegatura rigida e carta patinata di prima qualità. Per gli appassionati di velivoli della prima guerra mondiale è un libro da non perdere. Come al solito l'unico neo è causato dal prezzo, di 40 dollari + spese di spedizione, senz'altro alto, ma comprensibile vista l'estrema accuratezza della realizzazione.

Corre voce che Martin O'Connor, esaurita l'avventura austro/ungarica, stia

raccogliendo materiale per il prossimo volume che tratterà gli assi italiani !!!

Review sample kindly supplied by CHAMPLIN FIGHTER MUSEUM PRESS, Falcon Field Mesa, Arizona 85205, U.S.A.

MARCO MAI, I.P.M.S. MODENA

ALDO ZANFI, I.P.M.S. MODENA

IL 36° STORMO

Nella situazione stagnante dell'editoria specializzata del nostro Paese, la Giorgio Apostolo Editore si sta distinguendo per il notevole livello qualitativo delle proprie iniziative: la serie di volumi sui Caccia Reggiane di S. Govi, il periodico Aerofan e la serie Aerofan/Fotoalbum, di cui questo volumetto, del costo di 20.000 lire, è l'ultimo uscito. Già dalla denominazione della collana è evidente la scelta di percorrere la via dell'opera fotografica, già intrapresa con notevole successo da numerosi editori in glesi ed americani, ad esempio la A.A.P. con la serie Warbirds Illustrated e la Squadron/Signal con i famosi "In Action". Seguiamo quindi le vicissitudini del 36° Stormo in guerra ed in pace attraverso 217 fotografie in bianco e nero in 80 pagine formato A4. Se si riesce a digerire la prosa dannunziana (nel senso deterioro) della prefazione di Giuseppe Mazzotti, ex comandante della 259 Sq., 36° St. (è possibile ricordare i caduti e le azioni eroiche del periodo bellico senza essere tremendamente retorici?), assistiamo alla creazione del reparto avvenuta a Bologna nel febbraio '38 ed all'evolversi della situazione fino allo scoppio delle ostilità. Numerose le belle foto di S 79, che fu il primo velivolo dello Stormo, alcune delle quali molto interessanti (molto simpatica la foto di un S 79 parcheggiato in un prato vicino alla pista, circondato da un greggio di pecore che pascola tranquillo ed indisturbato).

Segue la conversione su S 84 e la trasformazione al termine del conflitto in reparto da trasporto, su SM 82. Sciolto nel 1955, nel 1960 la svolta con la ricostituzione come brigata missilistica e nel '66 un'ulteriore trasformazione con l'entrata in servizio dei primi aerei a reazione, gli F-84F e via via F-86K, F-104 e Tornado. Molto opportunamente, data la maggior difficoltà di reperimento del materiale, viene dato maggior spazio alle vicende del periodo bellico con numerosissime immagini di S 79 e S 84 in piena azione, tutte di buona qualità e stampate ottimamente. La parte moderna anche se trattata in un numero inferiore di pagine non sfugge minimamente, con numerose fotografie di ogni aereo che ha prestato servizio nel 36° Stormo.

speriamo che nei programmi della G.A.E. ci siano numerosi altri volumetti di questa serie, fino a coprire tutti i reparti di volo dell'A.M.I.

Il volume recensito è stato gentilmente fornito dall'amico Alfredo Tadini, che ha collaborato alla preparazione dell'opera.

MARCO MAI, I.P.M.S. MODENA

W-W-1

Aero

THE JOURNAL OF
THE EARLY AEROPLANE

SAMPLE ISSUE \$4.00

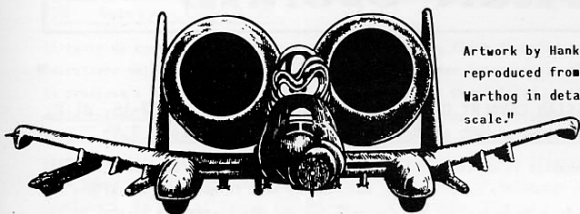
WORLD WAR 1 Aeroplanes, INC.

15 Crescent Road, Poughkeepsie, NY 12601, USA

ARMS AND ARMOUR PRESS

A-10 WARTHOG IN DETAIL & SCALE, di B. Kinzey, Detail and Scale Series no. 19, Aero Publishers Inc.

Nella collana diretta dall'amico modellista Bert Kinzey eccoci arrivati a sviscerare l'A-10. Il volume, scritto da Dana Bell, autore di varie altre opere di carattere aeronautico, è notevole e non deve mancare nella libreria di chi è appassionato di aeronautica. Il volumetto è di 74 pagine con 109 fotografie in bianco e nero, trentasei a colori, sia del velivolo che di innumerevoli particolari; inoltre sono presenti esplosi, sezioni e il classico disegno a cinque viste in scala 1/72. Sulle possibili configurazioni dei carichi esterni troviamo addirittura quattro pagine!! L'introduzione inizia con un'ironica poesia dal titolo "Hog Flight" veramente divertente sull'A-10. Seguono serial numbers, codici di reparto, dettagli del carrello e così via.



Artwork by Hank Caruso, reproduced from "A-10 Warthog in detail and scale."

Tutti i possibili problemi di costruzione vengono chiariti da quanto contenuto in questa bella pubblicazione. Un invito a costruire un bel modello della Tamiya in 1/48 e renderlo ancora più particolareggiato e vissuto... ■

GIORGIO PINI, I.P.M.S. MODENA

SPACE SHUTTLE: A QUANTUM LEAP, di G.J. Torres - Arms and Armour Press - Lst. 6,95.

Sfogliando questo libro, in quello che sembra stia diventando un formato familiare per gli editori inglesi (il rettangolare quasi quadrato 21x23), la prima impressione è quella di un certo trionfalismo per i successi americani nelle missioni spaziali del programma Space Shuttle. Se ne è accorto anche l'autore, che nell'introduzione aggiunta in extremis dopo la tragica esplosione in volo del Challenger del 28/1, cita le parole del Presidente Reagan: "Ci siamo abituati all'idea dello spazio e stiamo dimenticando di essere ancora all'inizio, siamo ancora dei pionieri...". Il 1986 è un anno particolarmente sfortunato per le missioni spaziali americane; dopo il Challenger, il 18/4 il missile Titan 340 è esploso dopo 8 secondi dal lancio danneggiando piuttosto gravemente anche le sottostanti attrezzature ed il 3/5 il missile Delta 178 è uscito dalla rotta stabilita ed è stato distrutto dai controllori di volo a terra. Non sono quindi tutte rose e fiori ma la storia delle conquiste spaziali è lastricata anche da innumerevoli insuccessi.

Il titolo di questo libro può trarre in inganno, in quanto lo Space Shut-

tle recita la parte del leone, ma viene anche trattato il periodo iniziale dell'astronautica, dallo shock USA per la messa in orbita del Sputnik, al fallimento del lancio del Vanguard 1, che esplose ad un metro da terra e che venne soprannominato dalla stampa americana Kaputnik; al buon Gagarin che ancora una volta anticipava gli americani ed infine all'enorme programma Apollo voluto dal Presidente Kennedy per portare l'uomo sulla luna. Tutto questo è illustrato con belle foto, soprattutto in bianco e nero, mentre il testo è stringato ma esauriente. Venendo al protagonista del libro, occorre premettere che l'autore lavora presso la Rockwell e che quindi considera la navetta spaziale quasi come un figlio. Si prende in esame l'origine del programma, l'addestramento degli equipaggi e lo svolgimento delle missioni, che sono descritte ad una ad una, con i principali scopi di ciascun volo, i carichi trasportati e le eventuali uscite extraveicolari effettuate. Una tabella riassume tutti i dati, facendoci conoscere la denominazione della missione, i nomi dei componenti dell'equipaggio, le date, le durate (ore, minuti, secondi), il numero di orbite per-course, e il carico trasportato. Procedendo con la lettura l'autore esamina anche i satelliti messi in orbita dalla navetta ed i principali esperimenti effettuati in assenza di gravità. La chicca finale è nel capitolo che molto opportunamente si intitola "Diventare un astronauta dello Shuttle" nel quale si trova l'indirizzo di un centro di reclutamento per astronauti della NASA; se qualcuno si sente di avere la stoffa dell'emulo di Neil Armstrong non esiti a scrivere.

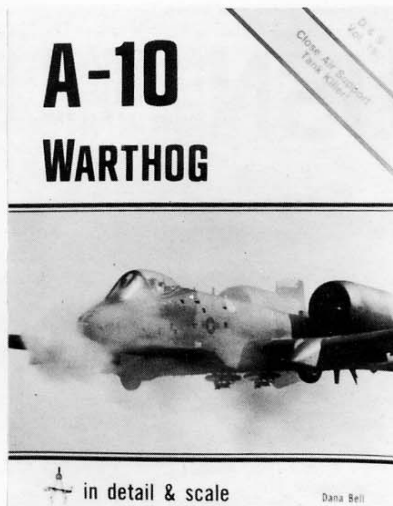
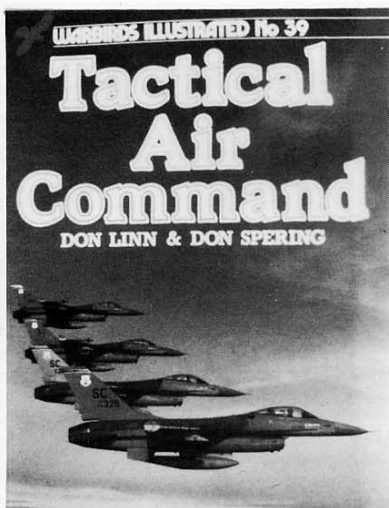
Sulle prime ero un po' scettico sul valore di questo libro, probabilmente a causa della preponderanza della parte fotografica, bellissime immagini a colori riprese nello spazio durante le uscite extraveicolari e durante i lanci, sempre molto spettacolari. In pratica "Space Shuttle, a quantum leap" è un piccolo libro di storia della conquista dello spazio, che pur nel limitato numero di pagine (134) ci fornisce un quadro abbastanza completo degli avvenimenti da quel fatidico 4 ottobre 1957, giorno del lancio dello Sputnik. ■

TACTICAL AIR COMMAND, di D. Linn e D. Spering - Warbirds Illustrated no. 39 - A.A.P. - Lst. 3,95.

Condensare in 130 fotografie la dotazione di volo di un organismo enorme e fondamentale per l'aviazione americana come il T.A.C. non è certamente compito semplice. Se consideriamo che gli autori non si sono limitati ad esaminare la situazione attuale ma che hanno, sia pur velocemente, dato uno sguardo al passato, non possiamo che congratularci per l'ottimo lavoro. Non tutto ma di tutto, potremmo dire: dagli albori (anni 50) con l'F-84 Thunderstreak fino all'F-16 ed all'F-35. Tra le altre abbiamo alcune foto interessanti di F-106, sul quale non si sa mai abbastanza; immagini di F-101 Voodoo, F-111, F-105, F-4, F-15 e tanti altri velivoli. Le didascalie sono ampie e ben fatte, chiaramente in questo caso gli autori hanno cercato di dare il maggior numero di notizie nel limitato spazio a disposizione. Una bella panoramica di 30 anni di U.S.A.F. con belle ed interessanti fotografie; da considerare quasi un aggiornamento dell'ormai superato "Special" della Squadron sullo stesso aggiornamento. ■

A-10 THUNDERBOLT II, di D. Bell - Warbirds Illustrated no. 40 - A.A.P. - Lst. 3,95.

L'autore deve amare particolarmente l'A-10, oppure aver deciso di sfrutta-



re intensivamente il materiale raccolto, se a distanza di poche settimane sono usciti due volumetti sul Thunderbolt II, entrambi con la sua firma. Le due pubblicazioni sono complementari e non si sovrappongono che per pochissime immagini; a chi interessano i disegni in scala ed i dettagli privilegerà il Detail & Scale (vedi sopra), mentre chi ama le immagini dell'aereo ripreso "al lavoro" si orienterà sul Warbirds.

118 fotografie ci mostrano il Thunderbolt II in tutte le salse, con tutte le mimetiche, sperimentali e non. E' un piacere (da spotter) notare che anche i fotografi ufficiali U.S.A.F. hanno grosse difficoltà ad ottenere delle immagini correttamente esposte del velivolo verniciato con lo schema "Europe 1"... Tutte le foto sono ufficiali Fairchild o U.S.A.F., di buona qualità anche se pochissime sono quelle veramente "in action". Particolarmente interessanti quelle riprese a terra durante le operazioni di ricarica del cannone GAU-8. L'efficacia di questa poderosa arma è bene illustrata da una foto di un derelitto M-48 completamente distrutto da una salva di colpi da 30 mm. La qualità di stampa è discreta mentre le didascalie so-

non brevi e piuttosto sbrigative. Seguendo l'impostazione classica della serie, viene presentata solo una breve introduzione, tutte le notizie sull'aereo e le sue caratteristiche vengono fornite nelle didascalie man mano che se ne presenta l'occasione. Per gli appassionati di questo aereo è un appuntamento da non mancare, anche in considerazione del prezzo più che abbordabile.

MARCO MAI I.P.M.S., MODENA

REVIEW SAMPLES KINDLY SUPPLIED BY ARMS AND ARMOUR PRESS.

ARMS AND ARMOUR PRESS IS THE EUROPEAN DISTRIBUTOR OF AERO PUBLISHERS' BOOKS.

OSPREY & SQUADRON SIGNAL

AMERICAN CIVIL WAR ARMIES (1): CONFEDERATE ARTILLERY, CAVALRY AND INFANTRY, di P. Katcher, Men at Arms no. 170 - Osprey - £ 3,95.

Nuovo titolo per quanto riguarda la saga Men at Arms della casa editrice inglese Osprey, che apre un capitolo interessante nel campo dell'uniformologia, trattando la guerra civile americana, che ebbe luogo dal 1861 al 1865. Questo primo titolo prende in esame l'esercito confederato, ovvero i sudisti, caratterizzati dall'uniforme di colore grigio.

Il libro, sapientemente scritto da Philip Katcher e divinamente illustrato dal famoso Ron Volstad, illustra attraverso fotografie, documenti d'epoca, quadri ed uniformi pervenute sino ai nostri tempi, scene di combattimenti, generali famosi e semplici soldati; tutto questo corredato dalle stupende tavole a colori di Volstad. Non viene trattata solo la fanteria ma anche la cavalleria e l'artiglieria, evidenziano le differenze tra le varie uniformi; altra nota curiosa ma non meno interessante, il capitoletto dedicato alle truppe private che combatterono a fianco dell'esercito regolare. anche se di argomento non troppo diffuso, questo libro a mio avviso troverà grande diffusione tra gli appassionati di figurini e quelli di storia.

CARLO R. PECCHI, I.P.M.S. MODENA

SALADIN AND THE SARACENS, di D. Nicolle - Men at Arms no. 171 - Osprey - Lst. 3,95.

Per tutti i gusti, ecco come potrebbe effettivamente intitolarsi la collana MAA della Osprey. Questa volta è Saladino completo di predecessori e successori a sottoporsi alla meticolosa ricerca ordita dall'autore. In pratica si passano in rassegna gli eserciti mediorientali dal 1100 al 1300 attraverso gli episodi che li videro contrapposti tanto tra loro sia contro i crociati di Cuor di Leone e ai mongoli di Gengis Khan. Buona lettura da affrontare comunque con un minimo di conoscenza storica per non inciampare presto nella non sempre letterale traduzione dei nomi dei vari popoli, che può creare qualche confusione. McBride al solito disegna divina-

mente.

PRUSSIAN CAVALRY OF THE NAPOLEONIC WARS (2): 1807-15, di P. Hofschroer - Men at Arms no. 172 - Osprey - Lst. 3,95.

Immacabile il solito titolo sui napoleonici, che riguarda ancora una volta la cavalleria prussiana, ma dal 1807 al 1815 in quanto già trattata nel periodo antecedente dal MAA no. 162. Curioso che Fosten non disegni un solo figurino dotato dell'attrezzatura più ambita e distintiva della categoria: il cavallo.

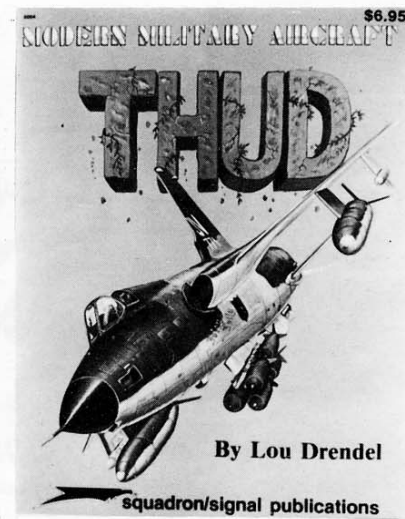
THE ALAMO AND THE WAR OF TEXAN INDEPENDENCE 1835-36, di P. Haythornthwaite - Men at Arms no. 173 - Osprey - Lst. 3,95.

Veramente interessante questo volume sulla nascita del moderno stato texano, dove finalmente molte mitiche figure sono ridimensionate ed altre rivalutate, primi fra tutti i soldati messicani che una iconografia quanto mai di parte ha sempre descritti come brutti, sporchi e cattivi. Nessun problema di lettura anche per chi è completamente a digiuno di storia americana, e valida descrizione di uniformi e organizzazione degli eserciti contrapposti. Non proprio eclatanti le tavole a colori, comunque accettabili.

THE KOREAN WAR, di N. Thomas e P. Abbott - Men at Arms no. 174 - Osprey - Lst. 3,95.

Più negletto della guerra del Vietnam, il conflitto coreano solo negli ultimi tempi viene riscoperto con interesse da storici e modellisti. Al solito breve background storico introduttivo e seguente descrizione dei vari eserciti che si confrontarono sul terreno della penisola asiatica. Ci sono proprio tutti e per quanto possibile le illustrazioni di Chappell rendono giustizia ai protagonisti, ritraendo i più significativi. A proposito, quanti sapevano che la Croce Rossa Italiana gestì per ben cinque anni un ospedale in un posto chiamato Yongdungpo?

ROME'S ENEMIES (3): PARTHIANS AND SASSANID PERSIANS, di P. Wilcox, Men at Arms no. 175 - Osprey - Lst. 3,95.



Ancora una volta i romani ed i loro avversari entrano di prepotenza nella collana MAA. Questa volta sono i Parti ed i Persiani i protagonisti delle complicate vicende di lotte, successioni e sgozzamenti vari. Al solito chi non conosce bene la storia trattata avrà alcune difficoltà a seguire il continuo accapigliarsi dei contendenti, ma un sano vecchio libro di scuola ed un poco di buona volontà aiutano molto. Disegni del vecchio, inesausto McBride, che comunque non è felicissimo.

AUSTRIAN ARMY OF THE NAPOLEONIC WARS (1): INFANTRY, di P. Haythornthwaite - Men at Arms no. 176 - Osprey - Lst. 3,95.

Potevano forse mancare gli austriaci fra i nemici del buon Bonaparte?? Non sia mai, quindi ecco qui il primo volume che riguarda la fanteria. Soliti disegni asettici di Fosten ed un ininterrotto profluvio di parole su organizzazioni, tattiche e divise.

ARMANDO ROSSI, I.P.M.S. MODENA

RUSSIA'S WAR IN AFGHANISTAN, di D. Isby - Men at Arms no. 178 - Osprey - Lst. 3,95.

Il testo di questo nuovo volume porta la qualificata firma di David Isby (direttore della rivista Soldier of Fortune, tanto per intenderci...) con la preziosa e sempre professionale collaborazione di Ron Volstad, autore delle splendide tavole a colori. Il libro ha inizio con una splotterata generale sulla situazione geo-politica dell'Afghanistan prima e dopo l'intervento sovietico del 1979. Per i meno informati ricorderemo che l'invasione ebbe luogo a cusa dell'instabilità politica del paese e al fatto che il presidente in carica, Babrak Karmal non riuscisse a far rispettare i poteri del suo governo. Dapprima la 105ª divisione aerotrasportata delle Guardie, seguita da alcune divisioni meccanizzate, diedero inizio all'invasione dell'Afghanistan, quella che molti esperti definiranno il Vietnam dell'URSS. Torniamo dopo questi brevi cenni storici, al successivo contenuto del libro ed alle sue fotografie che nulla tolgono al valore del testo. Le tavole interne, firmate Volstad, sono superbe: mostrano dapprima elementi dell'armata rossa, tra cui i dettagli di due inconsuete mimetiche indossate da un militare appartenente alla polizia politica e da un genere. Vengono poi nell'ordine, un temibile elicottero da attacco Mil Mi-24, un Mi-8 delle forze regolari afgane e due mezzi corazzati, un T-55 sovietico ed un BMP-1 catturato dai partigiani. Seguono ancora soldati dell'armata rossa, due pagine dedicate al DRA (l'esercito regolare governativo) e l'ultima pagina riservata ai guerriglieri mussulmani impegnati come non mai a mostrare le armi catturate ai sovietici.

Consigliamo quest'opera a modellisti esigenti, che volendo uscire dai soliti schemi di ambientazione per i loro modelli o diorama, troveranno qui un ottimo spunto ed una buona base di partenza per la costruzione dei loro kits.

GIAN LUCA COCCHI, I.P.M.S. MODENA

SAVOIA MARCHETTI S.79 IN ACTION, di R. Gentili - Squadron Signal Publications - \$ 4,95 - Lst. 3,95.

Per la seconda monografia dedicata ad un velivolo italiano nella serie In Action, gli editori della Squadron non potevano scegliere soggetto migliore del leggendario S.79, senz'altro il più famoso aereo della Regia Aeronautica durante il secondo conflitto mondiale, non solo per le sue qualità intrinseche ma anche per le doti degli equipaggi, che pur disponendo di un mezzo di concezione ormai obsoleta, fecero vedere realmente "i sorci verdi" alla flotta inglese nel mediterraneo. Confesso che mi ero buttato su questo volumetto con la segreta speranza di trovarvi qualcosa di nuovo, specialmente riguardo ai reparti aerosiluranti, probabilmente i più interessanti dal punto di vista dell'impiego bellico, ma terminata la (breve) lettura sono rimasto un po' deluso. Certo diverse immagini sono inedite ed interessanti, ma è soprattutto la cattiva qualità di riproduzione di molte di esse che lascia perplessi; non so se ciò sia dovuto ad uno scarso standard di impressione o ad un'effettiva bassa qualità delle stampe originali, fatto sia che questo n. 71 della serie, pur meritandosi un voto ampiamente sufficiente non mi ha completamente soddisfatto. Anche il breve testo che accompagna le immagini non mi è parso all'altezza della situazione ma ammetto che condensare la lunga carriera del "gobbo maledetto" in così poco spazio è impresa ardua e anche un po' ingrata. A completare le pagine della monografia vi sono gli usuali, eccellenti profili a colori di Don Greer e gli altrettanto usuali, imprecisi disegni al tratto, opera questa volta di non-si-sa-chi. Dunque, tirando le somme, un'opera non fra le migliori della collana ma senz'altro onesta, visto che scovare qualcosa di nuovo sulla Regia Aeronautica nella II Guerra Mondiale sta assumendo sempre più le caratteristiche del cavar sangue alle rape, e meritoria di inclusione

nella biblioteca del modellista appassionato di aeromobili italiani. Non ultima considerazione che ne consiglia l'acquisto è il ridotto prezzo di vendita, veramente alla portata di tutte le tasche.

ALBERTO ZANFI, I.P.M.S. MODENA

THUD, di L. Drendel, Modern Military Aircraft Series, Squadron/Signal Publications, \$ 6,95 - Lst. 4,95.

In questo "Thud" Lou Drendel si discosta notevolmente dallo schema comune ai precedenti volumetti della serie "Modern Military Aircraft" ed in generale dallo stile Squadron/Signal, caratterizzato principalmente dall'accurato esame tecnico/evolutivo del mezzo trattato. sintomaticamente la parte che riguarda la genesi, lo sviluppo e la produzione dell'F-105 è inserita nell'introduzione, che consta di sole cinque pagine. Grande risalto viene dato all'impiego bellico in Vietnam, che è descritto attingendo ampiamente da testimonianze dirette dei piloti: vengono pure utilizzate alcune trascrizioni di registrazioni dei dialoghi equipaggio/controllore effettuate durante missioni sul territorio nemico. Soprattutto quest'ultima parte è piuttosto difficile da comprendere in quanto è letteralmente colma di frasi gergali, nomi in codice e riferimenti che sono spiegati solo in parte nel testo, rendendo ardua la lettura per un non "americanofono" (scusate l'orrendo neologismo, ma definire inglese la lingua parlata negli Stati Uniti è un po' troppo). Ne esce una pubblicazione di taglio diverso dal solito, ma molto interessante, che parla di uomini che combatterono con una macchina ultra-s sofisticata e non, come spesso accade, di una apologia del mezzo meccanico, come in fondo è anche l'aereo. Naturalmente non mancano decine e decine di foto, tutte scattate in Vietnam, molto pregevoli e stimolanti per realizzare modelli "operativi". Nell'ambito del discorso introduttivo, i dettagli trovano scarso spazio, lasciando il campo a viste generali riprese sia a terra che in volo. Drendel è anche l'autore dei profili a colori, che sono di discreto livello ma che non possono competere con la perfezione sfoggiata da Don Greer nei suoi ultimi disegni. Completano la parte grafica due tavole a quattro viste in scala 1/72, realizzate con tratto pesante ma in generale piuttosto accurate. Una piacevole sorpresa che restituisce le giuste proporzioni al binomio uomo/aereo.

U.S.N. AIRCRAFT CARRIER AIR UNITS 1957-1963 (VOLUME II), di D. Kasulka, Squadron/Signal Publications, \$ 7,95 -Lst 6,95.

Ovvero: come utilizzare ogni millimetro quadrato a disposizione. sessanta-quattro pagine per illustrare un argomento poderoso come le unità aeree dell'U.S. Navy, circoscritte in un periodo, sia pur breve, di 6 anni, sono veramente poche. Gli autori hanno quindi stipato ogni pagina di dati, foto disegni e diagrammi per farci seguire l'evoluzione della situazione, tra l'altro sempre in movimento piuttosto rapido. Vengono presi in esame i velivoli utilizzati dall'U.S.N. (sempre nel periodo 57/63) ed i diversi compiti assegnati ad ogni unità e last but not least, i colori distintivi di ogni Squadron. Per questo compito i responsabili della Squadron/Signal devono aver fatto lavorare Don Greer giorno e notte in quanto abbiamo ben 16 pagine di disegni a colori, stracolme di profili, dettagli di mus e code, ingrandimenti di stemmi; il tutto rispettando il solito altissimo standard qualitativo dell'artista statunitense. Proprio la carenza di spazio ed il costante desiderio degli autori di inserire il maggior numero possibile di immagini ha fatto sì che numerose fotografie siano state riprodotte nel classico formato "francobollo", riducendone così la chiarezza e la leggibilità e parzialmente annullando i buoni propositi degli autori. Nonostante questo inconveniente sono presenti decine di foto per ogni aereo trattato (Skyhawk, Phantom II, Skyraider, Cougar, Skywarrior e tanti altri) che da sole fanno consigliare l'acquisto di questo seconda puntata sull'aviazione imbarcata americana; rimaniamo in attesa delle sequenti, che dal 1964 ci condurranno fino all'U.S. Navy dei Tomcat e degli Hornet.

MARCO MAI, I.P.M.S. MODENA

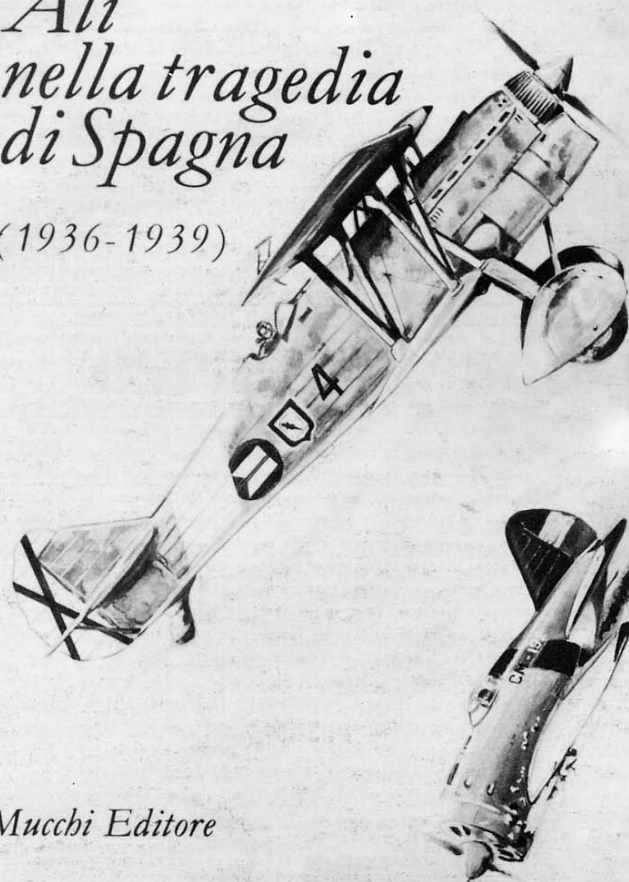
REVIEW SAMPLES KINDLY SUPPLIED BY OSPREY LTD.

OSPREY IS THE EUROPEAN DISTRIBUTOR OF SQUADRON/SIGNAL BOOKS

Nicola Malizia

Ali nella tragedia di Spagna

(1936-1939)



Mucchi Editore

Pagine 192 - Illustrazioni 140

Prezzo L. 35.000



AI SOCI I.P.M.S. CHE ORDINERANNO IL VOLUME A CARTOLIBRI MUCCHI
CASELLA POSTALE 64 CENTRO 41100 MODENA
IL LIBRO VERRA' SPEDITO CONTRO ASSEGNO POSTALE
DI L. 23.000, SENZA ALTRE SPESE.



Pagine 424 - Illustrazioni 130 - Prezzo L. 30.000

REGALO NATALIZIO AI SOCI I.P.M.S.
I DUE VOLUMI A SOLE L. 35.000
COMPLESSIVE, FRANCO DI SPESE
RICHIEDERE A CARTOLIBRI MUCCHI
CASELLA POSTALE 64 CENTRO 41100 MODENA